



DIE HAMBURGER
 HOCHBAHN. * *
 UNTERFÜHRUNG
 DER FLUR-STRASSE
 UND HALTESTELLE
 FLUR-STRASSE. *
 ARCH.: JACOBSEN
 IN HAMBURG. * * *
 === DEUTSCHE ===
 ** BAUZEITUNG **
 XLVI. JAHRGANG 1912
 * * * NO. 71. * * *



Abbildung 33. Eingang zur Haltestelle „Hauptbahnhof“. Architekten: Raabe & Wöhlecke in Hamburg.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG. № 71. BERLIN, 4. SEPTEMBER 1912.

Die Hamburger Hochbahn.

Von Regierungs-Baumeister a. D. E. Günthel in Hamburg.

(Schluß aus No. 67.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 619.



ehr mannigfaltig ist die Ausbildung der Haltestellen; es sind vorhanden Haltestellen auf Dammschüttung, Haltestellen im Einschnitt mit Mittelbahnsteig und mit Außenbahnsteigen, Haltestellen auf gewölbtem und auf eisernem Viadukt und Untergrundbahn - Haltestellen mit Mittelbahnsteig und mit Außenbahnsteigen. Die normalen Querschnitte der Haltestellen zeigen die Abbildungen 22—26, Seite 615.

Die Abzweigstationen „Hauptbahnhof“ und „Kellinghusen-Straße“ haben je zwei Mittelbahnsteige, die Abzweigstation „Schlump“ einen Mittel- und einen Außenbahnsteig erhalten; die Gleisanlagen an den Abzweigstationen sind aus den Abb. 27, 28 und 29 S. 614 ersichtlich; sie sind derart angeordnet, daß die Züge aus zwei Richtungen, ohne einander zu gefährden, gleichzeitig einfahren können; die Vereinigung der Gleise erfolgt erst hinter dem Bahnsteig. Im übrigen ist ein Wechsel in der Anordnung der Bahnsteige möglichst vermieden; zwischen den Haltestellen „Millerntor“ und „Barmbeck“ haben die Haltestellen auf der Ostseite des Ringes, mit Ausnahme der Haltestelle „Hauptbahnhof“, Außenbahnsteige, auf der Westseite des Ringes Mittelbahnsteige. Die Länge der Bahnsteige beträgt 60^m, die Breite 7,5^m bei Mittel-, 3,5^m bei Außenbahnsteigen; die Bahnsteig-Oberkante liegt 80^{cm} über Schienenoberkante. Die Treppenbreite ist bei Mittelbahnsteigen auf 3,5^m, bei Seitenbahnsteigen auf 2,5^m bemessen.

Die Ausbildung der Haltestellen auf Dammstrecken zeigt Abb. 30, S. 617, welche die Haltestelle „Flur-

Straße“ wiedergibt. Das Gesamtbild der Anlage mit der anschließenden Straßenüberbrückung geht aus der Bildbeilage zu dieser Nummer hervor. Die Eingangshalle und die Betriebsräume befinden sich hinter dem Brücken-Widerlager; am Ende der Treppe ist vor dem Bahnsteig ein Aufenthaltsraum angeordnet, der bei ungünstigem Wetter erhöhten Schutz bietet.

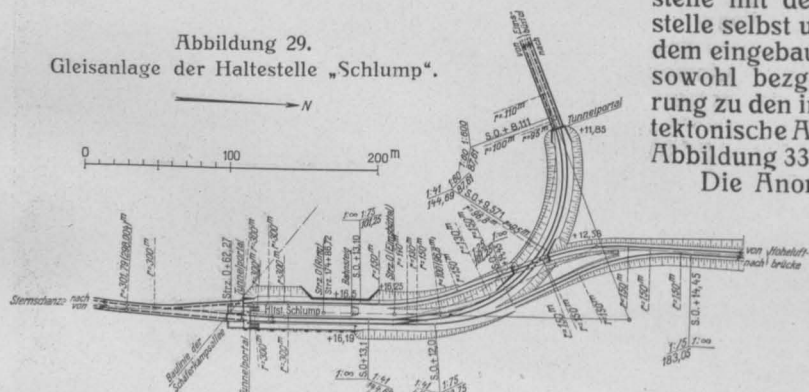
Haltestellen im Einschnitt haben ein besonderes Empfangsgebäude erhalten; im übrigen gleichen die Anordnung der Räume und der Zugang zum Bahnsteig den Haltestellen auf Dammschüttung; bei Außenbahnsteigen sind die Treppen durch einen Quergang zu erreichen.

Die Untergrundbahn-Haltestellen sind überall da, wo es irgend mit Rücksicht auf die Höhenlage des Straßenpflasters angängig war, höher ausgeführt, als das Normalprofil des lichten Raumes es erforderte; die Raumwirkung ist hierdurch erheblich verbessert worden. Außerdem war es möglich, die Träger-Unterflansche zu ummanteln und die ganze Decke als Kassettendecke auszubilden; auch hierdurch ist eine gute Wirkung erzielt worden. Die Seitenwände sind mit Mettlacher Fliesen bekleidet und durch vortretende Risalite, welche den eisernen Mittelstützen entsprechen, untergeteilt; Sockel und Fries sind durch anders gefärbte Platten hervorgehoben, teilweise ist für den Sockel Werkstein zur Verwendung gelangt. Am vornehmsten ist die Haltestelle „Rathaus-Markt“ ausgestaltet; die Zugänge zu dieser Haltestelle sind vollständig von Dolomit eingefast, die Wände der Vorräume vor den Bahnsteigen sind mit gelbem und grünem Marmor bekleidet, darüber ist ein rd. 1^m hoher Fries von Keramiken aus den kgl. Werkstätten Cadinen angeordnet; die Fahrkartenschalter zeigen

reiche Schnitzarbeit; sämtliche Beleuchtungskörper in den Vorräumen sitzen in schweren Bronzefassungen. Abbildung 31, S.619, gibt einen Blick in die Vorhalle dieses Bahnhofes.

Die Hochbahn kreuzt die Staatsbahn bzw. die Blankenese-Ohlsdorfer Bahn an den Haltestellen „Hauptbahnhof“ und „Sternschanze“. Zwischen den beiden Haltestellen und den gleichnamigen Bahnhöfen der Staatsbahn findet ein Uebergangsverkehr statt, ohne daß die Anlagen der Bahnen verlassen zu werden brauchen. Eine Tarifgemeinschaft besteht nicht.

Abbildung 29.
Gleisanlage der Haltestelle „Schlump“.



Gesamtsteigung von 9,5 ‰ kaum unangenehm fühlbar wird. Anschließend an diese Haltestelle ist ein zweigeschossiger Tunnel zur Ausführung gelangt, in dessen unterem Teil die 4 Gleise der Ringlinie und der Zweiglinie nach Rothenburgsort liegen, während im oberen Geschloß die Akkumulatorbatterien, der Hochspannungsraum, die Schalltabelle und eine Reihe anderer Räume für ein Unterwerk untergebracht sind, dessen Maschinenraum gleichfalls unterirdisch neben dem eigentlichen Bahntunnel erbaut worden ist. Die gesamte Anlage, die Verbindung der Hochbahnhaltestelle mit den Anlagen der Staatsbahn, die Haltestelle selbst und das anschließende Tunnelstück mit dem eingebauten unterirdischen Unterwerk gehören sowohl bezgl. des Entwurfes als auch der Ausführung zu den interessantesten der Ringlinie. Die architektonische Ausbildung des Einganges ist im Kopfbild, Abbildung 33, dargestellt.

Die Anordnung der Haltestelle „Sternschanze“ ist in Abbildung 34 a und b, S. 617, dargestellt. Hier ist an der Kreuzung der Hochbahn mit der Vorortbahn ein kleiner Bau errichtet, der den Eingang zu den beiden Bahnen vermittelt.

Die Hochbahnhaltestellen „Uhland-Straße“ und „Dehnhaid“ liegen auf gewölbten Viadukten: die Eingangs-

Abbildung 27. Gleisanlage der Haltestelle „Hauptbahnhof“.

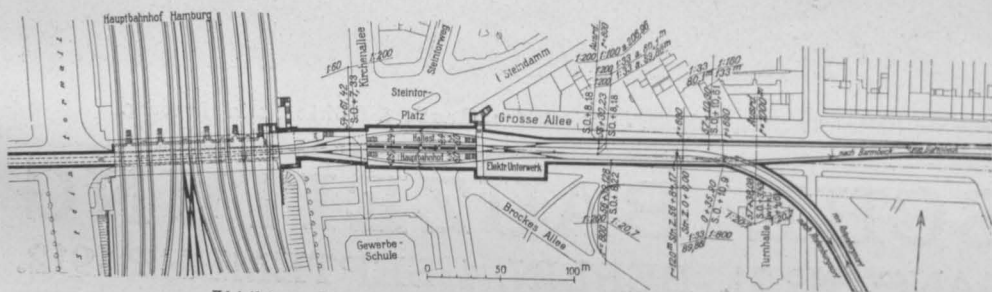


Abbildung 28.
Gleisanlage der Haltestelle „Kellinghusen-Straße“.

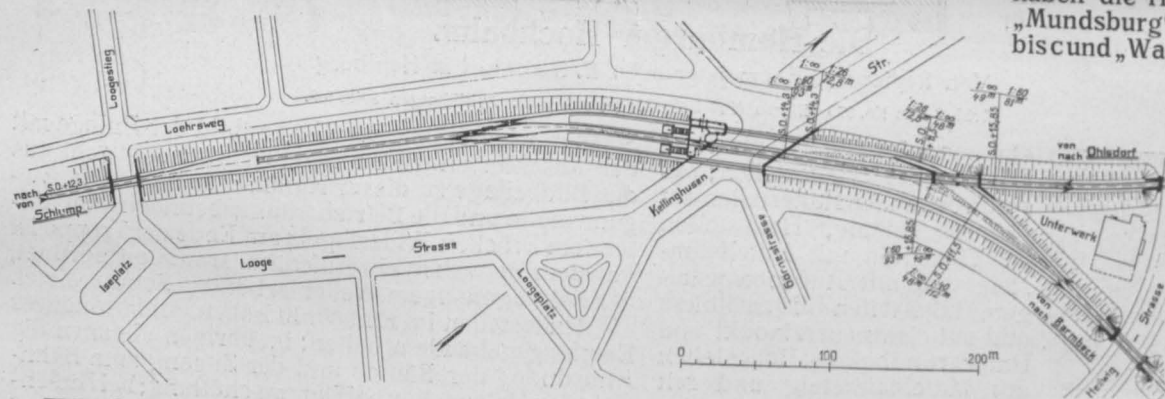
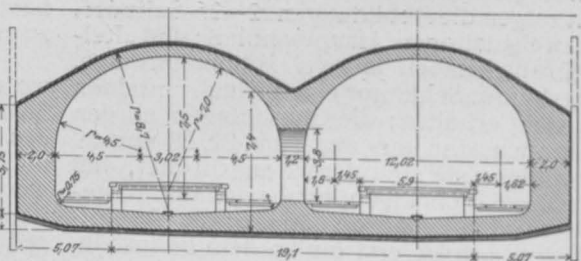
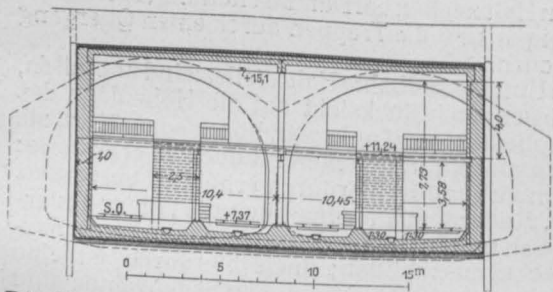


Abb. 32a
und 32b.
Schnitte
durch die
Haltestelle
„Haupt-
Bahnhof“
am Kopf-
ende und
in der Mit-
te. Vergl.
Abb. 27.



Die Haltestelle „Hauptbahnhof“, deren Gesamtanordnung schon aus Abbildung 27 hervorgeht, während die Abbildung 32a und b einen Querschnitt vom Anfang des Bahnhofes mit den Treppenzugängen, bzw. in Bahnhofmitte wiedergibt, ist mit Rücksicht auf die spätere Erweiterung des Netzes viergleisig ausgebaut; bei der tiefen Lage war es möglich, 2 Gewölbe auszuführen; Durchbrechungen des Zwischenpfeilers gestalten den Blick auf beide Bahnsteige. Der Höhenunterschied zwischen Bahnsteig und Straße wird durch 3 Treppenläufe überwunden, zwischen welchen längere Wege in der Ebene zurückzulegen sind, sodaß die

lie“, Abb.36, S.617, erhalten. Während bei allen anderen Haltestellen der Zugang zur Haltestelle am Ende der Bahnsteiggeleise liegt, erforderte die örtliche Lage dieser beiden Haltestellen die Anordnung des Zuganges in der Mitte des Bahnsteiges. Es ist deshalb ein Zentralbau geschaffen, der sämtliche Diensträume und die Treppenanlagen enthält. Die Bahnsteige erstrecken sich über 5 Viaduktöffnungen; die Mittelöffnung hat größere Stützweite erhalten, unter ihr liegt der Eingang zur Haltestelle; die Mittelöffnung und die beiden anschließenden Öffnungen sind überdacht. Die eiserne Tragkonstruktion ist völlig unabhängig durchgeführt und

steht mit der Bahnsteig-Ueberdachung und den Außenmauern in keiner Verbindung. Die Decke des Eingangsraumes ist als selbständige Zwischendecke

ausgenutzt, von Schienenoberkante bis Deckenunterkante 6 m, sodaß die Halle einen sehr freundlichen und luftigen Eindruck macht.

Abbildung 22.
Haltestelle auf Damm
(Einschnitt).

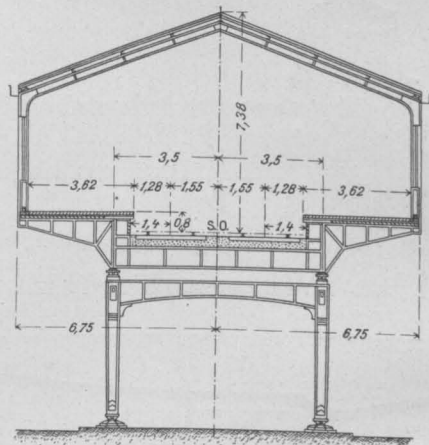
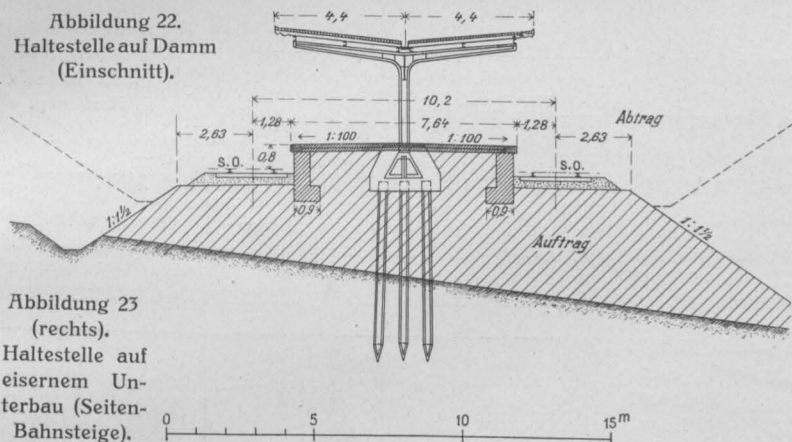


Abbildung 23
(rechts).
Haltestelle auf
eisernem Unterbau
(Seiten-Bahnsteige).

ausgebildet. — Eine eigenartige Ausbildung hat die Haltestelle „Feld-Straße“ (Abb. 37 a und b, S. 617) erhalten. Die Schienen - Oberkante liegt bei dieser Haltestelle 7m unter Gelände. Ursprünglich war die Haltestelle offen im Einschnitt zwischen hohen Futtermauern und mit einem besonderen Eingangsgebäude geplant. Die Lage der Haltestelle auf dem Heiligengeistfeld, einer großen Freifläche, die Ausstellungszwecken und für Spiel und Sport dient, ließ es wünschenswert erscheinen, den Bahnkörper vollkommener abzuschließen, als es durch Einfriedigungen auf den Futtermauern geschehen konnte. Es ist deshalb die Haltestelle als Untergrundbahn-Haltestelle ausgebaut worden. Bei der großen Tiefenlage war es möglich, durch Einziehen einer Zwischen-Decke die Diensträume unterirdisch anzuordnen und den Höhenunterschied zwischen Straße und Bahnsteig weniger fühlbar zu machen. Der Eingang (Abbildung 38, S. 619) ist durch ein Schutzdach, welches auf reich geschnitztem und bemaltem eichenen Holzwerk ruht, überdacht. Die Beleuchtung des Eingangsraumes, des Treppenlaufes und des Bahnsteiges geschieht durch wagrechte Oberlichter, welchen nach dem Ausgang hin immer größer werden; dadurch ist erreicht, daß der Uebergang zum Tageslicht allmählich erfolgt. In der Bahnsteighalle ist die zur Verfügung stehende Höhe voll

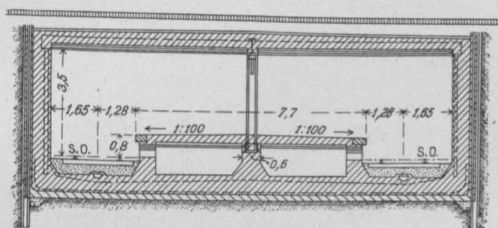


Abbildung 24. Untergrundbahn-Haltestelle
mit Mittel-Bahnsteig.

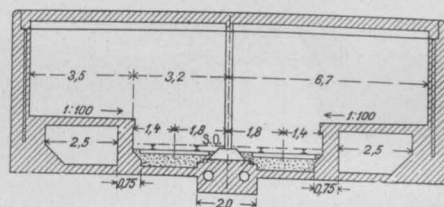


Abbildung 25. Normale Untergrundbahn-Haltestelle
mit Seiten-Bahnsteigen.

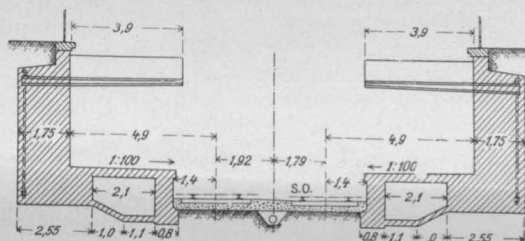


Abbildung 26. Normale Haltestelle im Einschnitt
mit Seiten-Bahnsteigen.

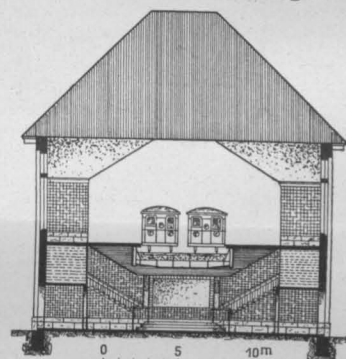


Abbildung 35c. Querschnitt durch
die Eingangshalle.

Abbildung 35a.
Ansicht der
Haltestelle
„Mundsborg“
Arch.: Raabe
& Wöhlecke
in Hamburg.

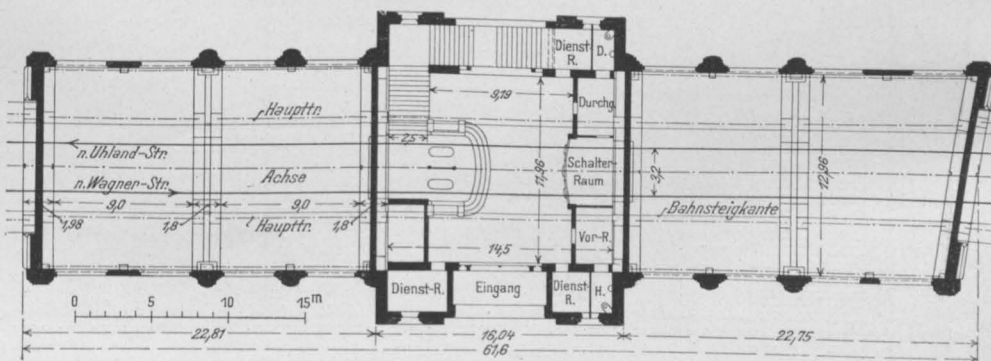
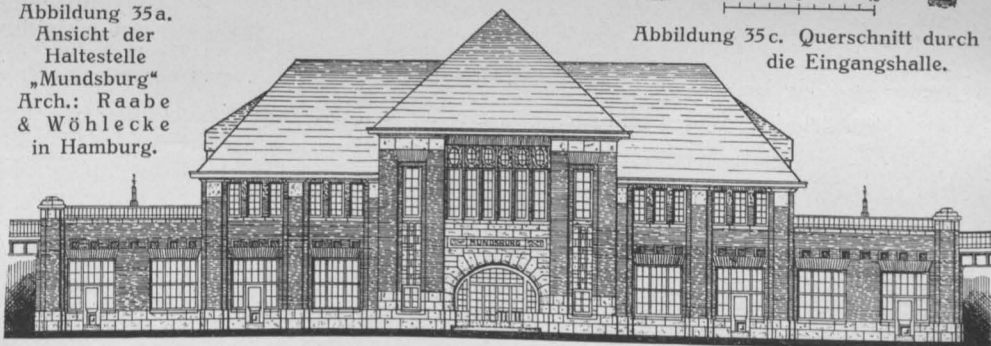


Abbildung 35b. Grundriß des Stationsgebäudes.

Eine bevorzugte Lage hat die Haltestelle „Landungsbrücken“, wie der Lageplan Abb. 39, S. 616, zeigt. Sie liegt angelehnt an den Hügel, auf dem die deut-

sche Seewarte steht und ist weithin sichtbar. Der Eingang ist durch einen Turm betont (Abbildungen durch eine Tunneldecke mit Erdüberschüttung überdeckt worden; ovale Oeffnungen in der Decke geben

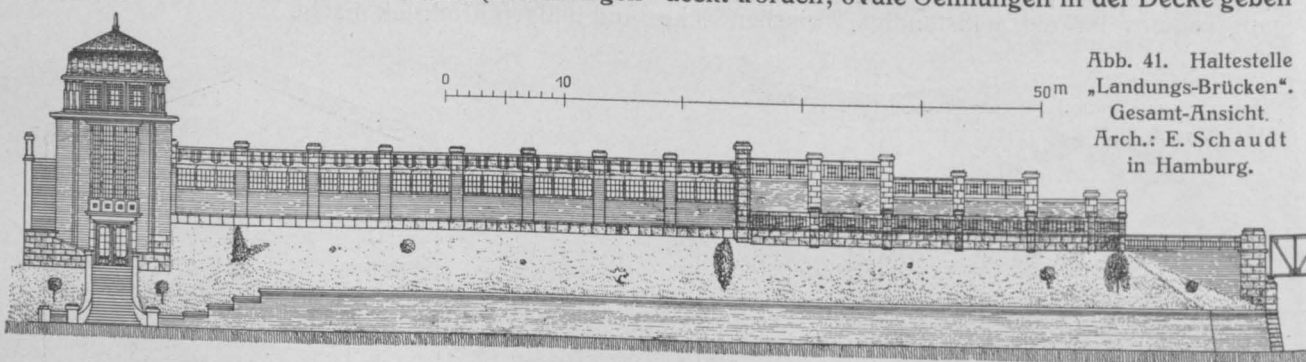


Abb. 41. Haltestelle „Landungs-Brücken“. Gesamt-Ansicht. Arch.: E. Schaudt in Hamburg.

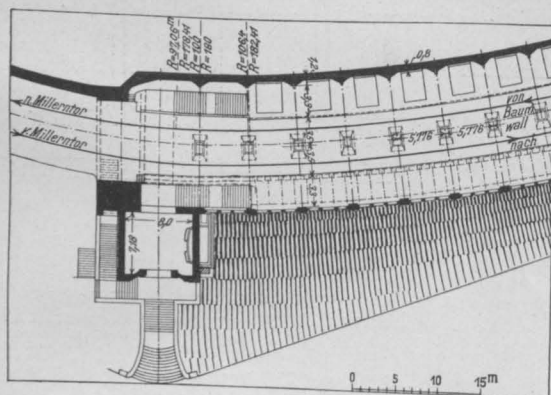


Abb. 39 und Abb. 40. Lageplan und Teil-Grundriß Haltestelle „Landungs-Brücken“.

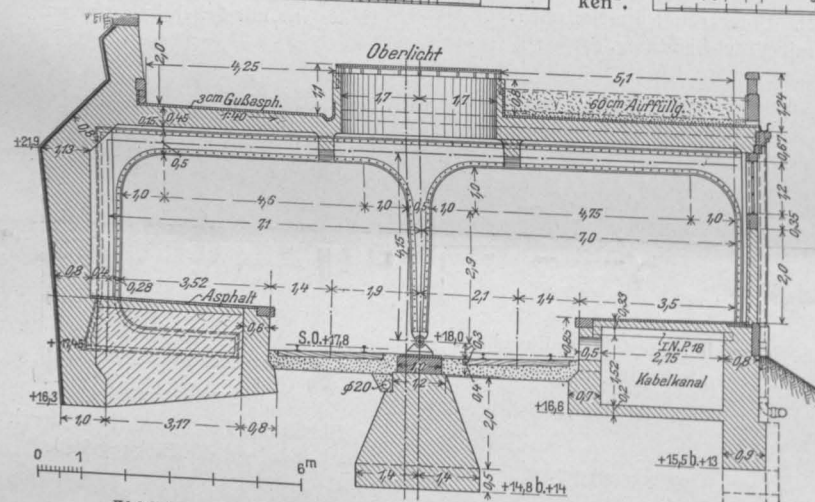
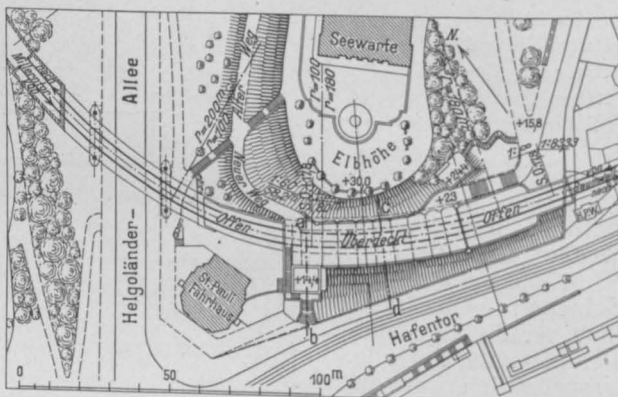


Abbildung 42. Querschnitt nach c—d der Abbildung 39.

auch dem bergseitigen Bahnsteig reichliche Beleuchtung; auf der Haltestellendecke, die in Eisenbeton hergestellt ist, liegt ein Fußweg mit einer Gartenanlage, welche von der Straße aus über die Freitreppe und eine an den Turm angelehnte Treppe zu erreichen sind (vergleiche die Schnitte, Abbildungen 42 und 43). Die Wände der Turmhalle sind im unteren Teil mit reich verzierten Platten aus den großherzoglichen Werkstätten in Karlsruhe verkleidet worden. Die Außenflächen der Haltestelle haben reiche Werkstein-Verkleidung aus Basaltlava erhal-

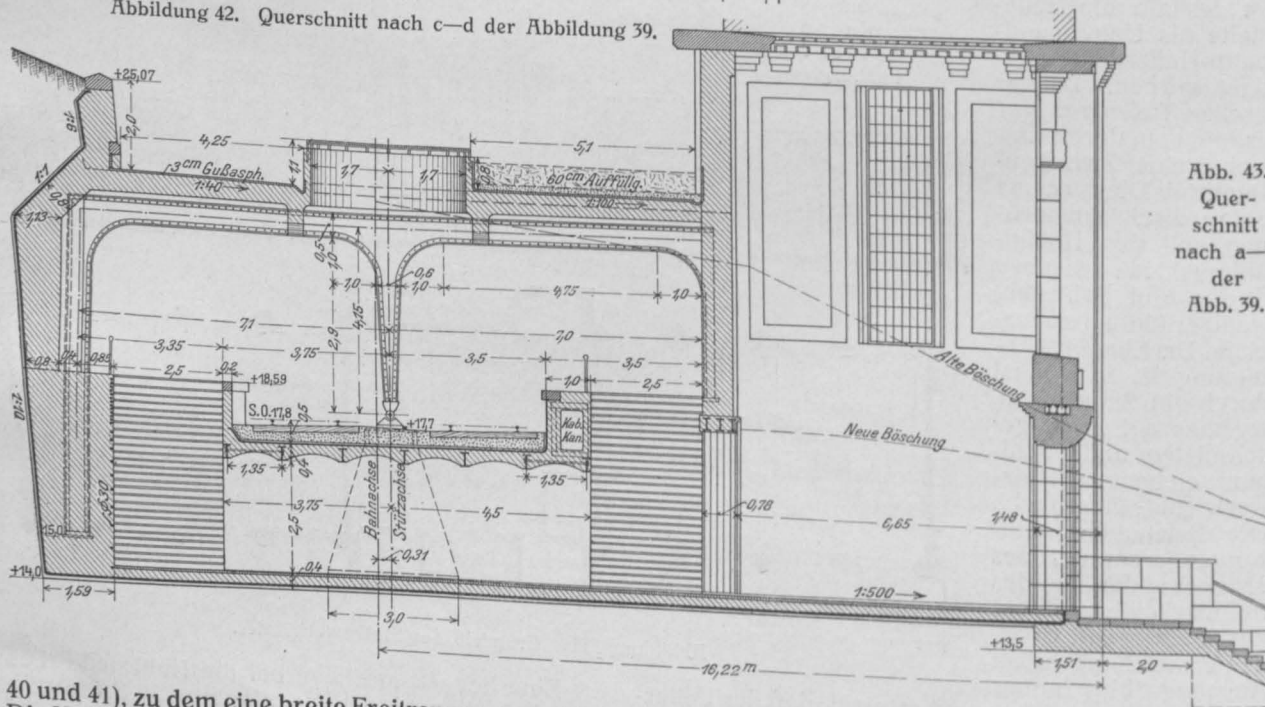


Abb. 43. Querschnitt nach a—b der Abb. 39.

40 und 41), zu dem eine breite Freitreppe emporführt; Die Halle selbst liegt im Anschnitt und ist einheitlich ten, der Oberteil des Turmes ist vollkommen mit Kupfer eingedeckt, sämtliche Fenster haben Bleiverglasung.

Abbildung 30a und b. Haltestelle „Flur-Strasse“.
Architekt: Franz Jacobssen in Hamburg.

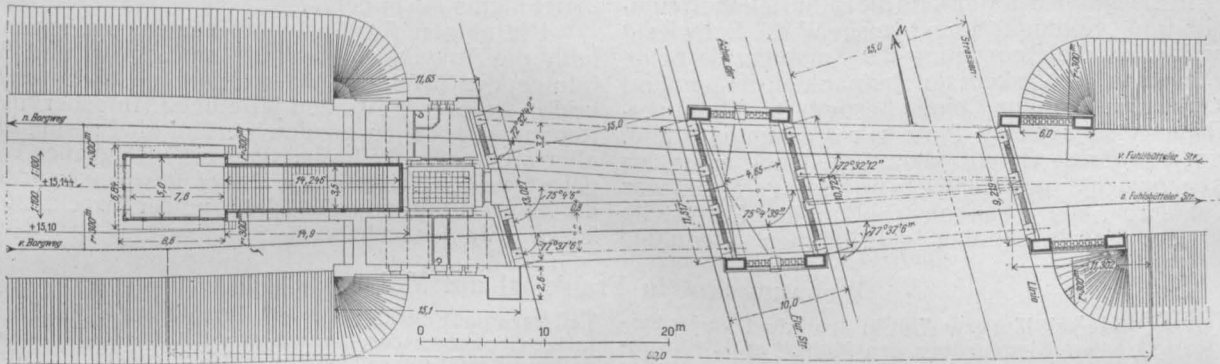
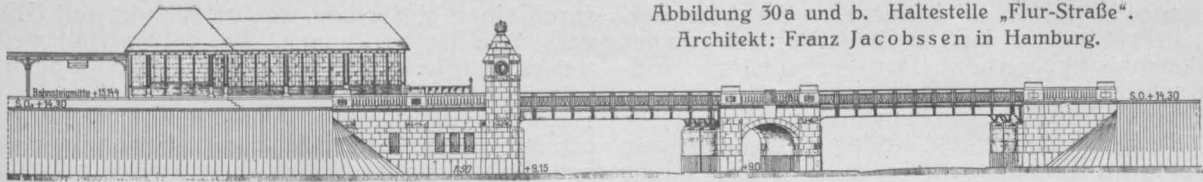


Abb. 33a.

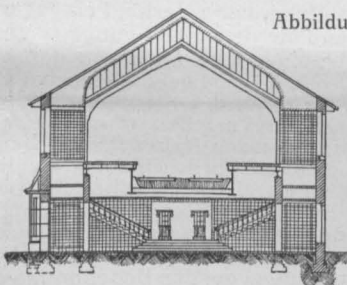
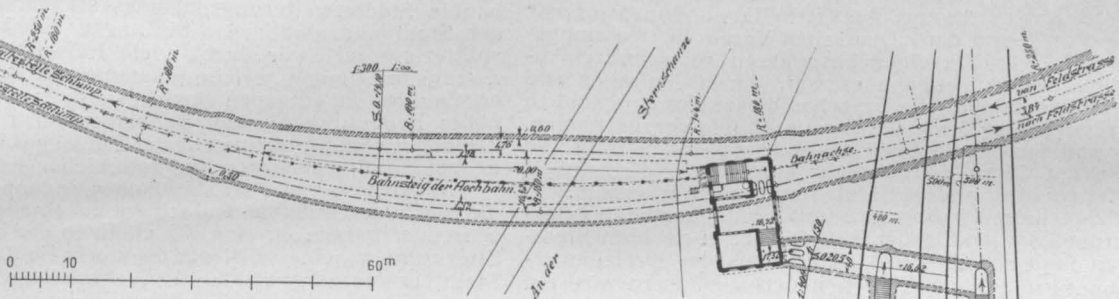


Abbildung 36b. Querschnitt der Haltestelle „Wagner-Strasse“.
Architekten: Rambatz & Jolasse in Hamburg.



Abbildung 34b.
Ansicht des Empfangs-Gebäudes.

Abbildung 34a.
Grundriß der Haltestelle „Sternschanze“.
Architekt: Reg.-Bmstr. Volz in Hamburg.

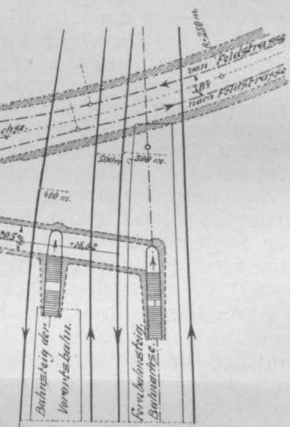


Abbildung 36a.
Haltestelle „Wagner-Strasse“.

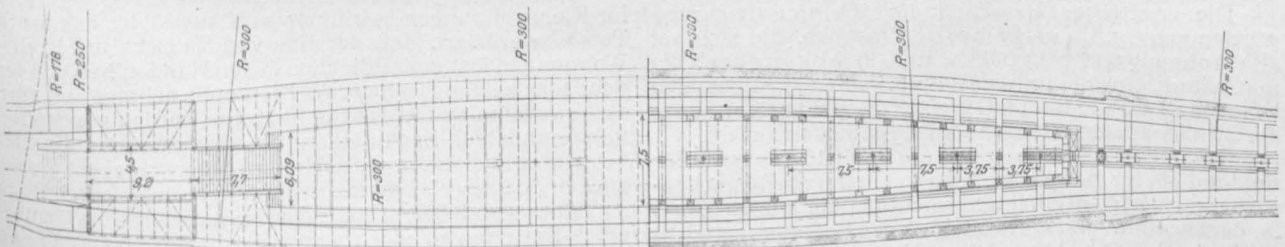
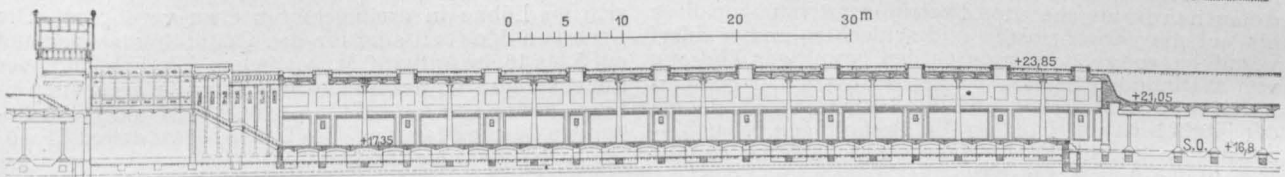
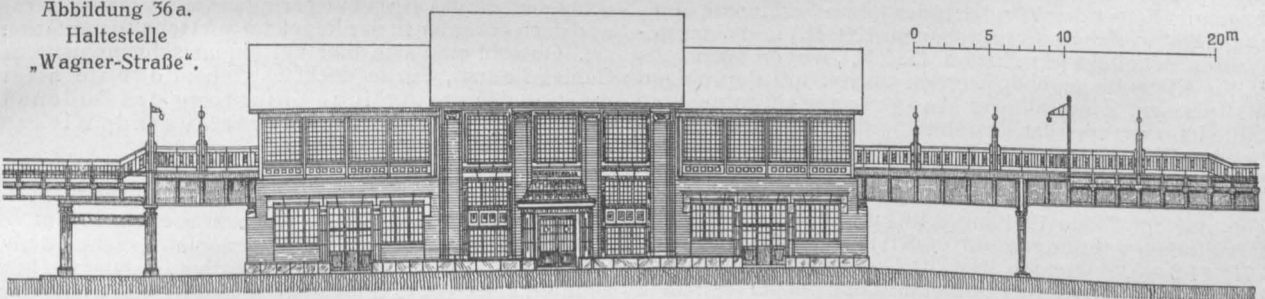


Abbildung 37a und b. Haltestelle „Feld-Strasse“. Architekten: Raabe & Wöhlecke in Hamburg.

Die ganze Haltestelle wächst aus dem Berghang heraus; dieser Eindruck wird durch den dunklen Ton des Werksteines noch erhöht. Der Bau selbst war insofern schwierig, als bei Errichtung der bergseitigen Stützmauer Rutschungen zu befürchten waren. Die Absteifung ist daher recht kräftig ausgefallen, wie die Schnitte, Abbildungen 41 und 42, S. 616, und die Aufnahme von der Montage, Abbildung 21 in No. 67, S. 584, erkennen lassen.

In Eisenkonstruktion sind die Haltestellen „Baumwall“ und „Rödings-Markt“ ausgeführt. Schwierig war hierbei die Anordnung der Zugänge, da beide Haltestellen an Verkehrsknotenpunkten liegen und für die Unterbringung eines besonderen Eingangs-Gebäudes sehr wenig Platz zur Verfügung stand. Beim Baumwall ist ein kleines Gebäude unter der Eisenkonstruktion errichtet, beim Rödings-Markt war es möglich, die Eisenkonstruktion der Haltestelle und des anschließenden gekrümmten Viaduktes

durch einen Massivbau, der vollständig mit Granit verblendet ist, zu trennen. Bei beiden Haltestellen war es erforderlich, vor die Gebäude Freitreppen zu legen, da innerhalb der Gebäude kein Platz für die Treppenentwicklung vorhanden war; diese Freitreppen haben den Vorteil, daß die Fahrkarten-Ausgabe und die Sperren erst nach Ersteigung der Treppen erreicht werden und hierdurch der Höhenunterschied weniger fühlbar wird. Die Eisenkonstruktion selbst bietet nichts Besonderes.

Die obigen Ausführungen zeigen, wie mannigfaltig die Aufgaben waren, die an Entwurf und Bau infolge der örtlichen Verhältnisse gestellt wurden und in welcher Weise den jeweiligen Anforderungen Rechnung getragen worden ist. Auf die Erscheinung aller sichtbaren Teile der Bauwerke ist großer Wert gelegt und es sind keine Mittel gescheut worden, die Bauwerke unter voller Wahrung der Zweckmäßigkeit würdig auszustatten. —

Wohnungsnot in Frankfurt am Main.

Die seit längerer Zeit in Frankfurt verlautenden Klagen über den Mangel an Kleinwohnungen und ihren hohen Preis haben das „Soziale Museum“ daselbst, den „Verein zur Förderung des Arbeiterwohnungswesens“ und den „Deutschen Verein für Wohnungs-Reform“ veranlaßt, einen besonderen Ausschuß einzusetzen, dessen Aufgabe es war, durch Umfragen und eigene Erhebungen die Ursachen dieser Wohnungsnot zu ergründen und Maßnahmen zur Abhilfe vorzuschlagen. Der umfangreiche Bericht des Ausschusses, verfaßt von Dr. Ernst Cahn, ist nunmehr erschienen. Sein Inhalt dürfte auch für andere Städte von großem Wert sein.

Zweizimmerwohnungen (mit Küche) kosten in untergeordneten alten Straßen 300—360 M., in neueren Stadtteilen dagegen 420—540 M. Der Preis der Dreizimmerwohnungen (mit Küche) in neueren Häusern wird auf 600—800 M. angegeben. Etwas niedriger gestaltet sich der Preis der beim städtischen Wohnungsnachweis zur Vermietung angemeldeten Wohnungen, nämlich durchschnittlich für Zweizimmerwohnungen 418 M., für Dreizimmerwohnungen 600 M. Es wird angenommen, daß diese geringeren Preissätze sich vorwiegend auf weniger gute, vom Wohnungswechsel betroffene Wohnungen beziehen; außerdem handelt es sich hierbei um einen starken Prozentsatz solcher Kleinwohnungen, die von gemeinnütziger Seite hergestellt sind. Die Summe der Ein-, Zwei- und Dreizimmerwohnungen beträgt etwa 69% aller Wohnungen, die Zahl der Wohnungsinhaber mit einem versteuerten Einkommen von weniger als 1800 M. ist 65% aller Wohnungsinhaber. Einkommen und Miete stehen also in einem starken Mißverhältnis. Dasselbe Ergebnis liefert der Vergleich der Jahresverdienste eines ungelernten Arbeiters (durchschn. 1200 M.) und eines gelernten Arbeiters (durchschn. 1750 M.), wovon höchstens $\frac{1}{4}$ für Miete ausgegeben werden dürfte, mit den obigen Mietpreisen. Ein fühlbarer Mangel an Kleinwohnungen läßt sich zwar aus der Feststellung der Zahl der leerstehenden Wohnungen nicht ableiten. Unter dem normalen Satz leerstehender Wohnungen von 3% lagen in den letzten sechs Jahren die leerstehenden Zweizimmerwohnungen nur im Jahre 1911 mit 2,4% und die leerstehenden Dreizimmerwohnungen nur in den Jahren 1910 (2,2%) und 1911 (1,8%). Dennoch hält die Denkschrift den Mangel für erwiesen durch die Feststellung, daß bei persönlichem Aufsuchen der angebotenen Zweizimmerwohnungen diese bis auf die verwahrlosten und schlechten immer sofort vermietet waren, ferner durch den gewaltigen Zudrang von Wohnungsuchenden zu den Häusern der gemeinnützigen Gesellschaften und durch die starke Abnahme der jährlich neu errichteten Kleinwohnungen. Neu hinzugezogen sind in den drei Jahren 1906—1908 im ganzen 7435, in den drei Jahren 1909—1911 dagegen nur 3826!

Die ermittelten Ursachen der Mietpreissteigerung werden getrennt in allgemeine Ursachen, die sich auf alle Wohnungsarten beziehen, und in besondere, die nur beim Kleinwohnungswesen vorkommen. Allgemeine Ursachen sind die Bauplatzpreise, die Baukosten; sowie die Straßenkosten, Steuern und Hypothekenzinsen.

Das Steigen der Bodenpreise seit 1897, sowohl für Rohland als für Bauplätze, wird in einer Tabelle nachgewiesen; es bezieht sich aber nicht auf die letzten Jahre, in denen ein allgemeines Steigen der Bodenpreise nicht stattgefunden zu haben scheint. Hauptursache der hohen Bodenpreise ist der Mangel an baureifem Gelände, zum

Teil veranlaßt durch die große Zersplitterung des Frankfurter Grundbesitzes, dann aber auch durch die Zurückhaltung der Gärtnereibesitzer und der Großgrundbesitzer. Zu letzteren gehört die Stadt selbst. Von 3926 ha unbauten Stadterweiterungsgeländes stehen im Eigentum der Stadt und städtischer Stiftungen 1326 ha. Der Zersplitterung ist zwar durch viele freiwillige und zwei Zwangsumlegungen, welche zusammen 195 ha Baugelände ergeben haben, entgegen gewirkt worden; aber eine erhöhte Bedeutung für den Baustellenmarkt scheint die Zwangsumlegung erst in neuester Zeit zu gewinnen, nachdem die Fälle ihrer Anwendung zahlreicher geworden sind.

In der Bewertung der städtischen Bodenpolitik gehen die Sachverständigen - Gutachten auseinander. Einige schreiben gerade ihr eine Mitschuld an der Bodenpreissteigerung zu, einesteils, weil die starke Kauf tätigkeit der Stadt verteuern gewirkt und anderenteils, weil die Stadt mit dem Verkauf gezögert und den Käufern erschwerende Bedingungen auferlegt habe. In neuerer Zeit ist indes die Stadt im Ankauf zurückhaltend, beim Verkauf entgegenkommender im Preise und in den Bedingungen. Von einem Teil der Sachverständigen wird bedauert, daß es heute in Frankfurt an in großem Sinne geleiteten privaten Terraingeschäften fehle, da diese der Stadterweiterung eigentlich die Bahn erst recht frei machen.

Als bodenpreissteigernd werden ferner scharfe baupolizeiliche Beschränkungen und Vorschriften, sowie die Anlage sehr breiter Straßen bezeichnet, endlich die Belastung des unbebauten Bodens mit Steuern und Gebühren. Die Baulandsteuer, die Umsatzsteuern der Gemeinde, des Staates und des Reiches, endlich die Wertzuwachssteuer werden, so behauptet man, auf den Bodenpreis geschlagen, da das Angebot geringer sei als die Nachfrage und der Verkäufer in der Regel der wirtschaftlich Stärkere sei. Obwohl man sich hier auf einem sehr umstrittenen Gebiet bewegt, dürfte doch feststehen, daß im allgemeinen die steuerliche Belastung des Bodens in unseren Städten eine preisvertuernde Wirkung ausübt.

Das Steigen der Baukosten soll aus der Zunahme der Löhne, der Materialpreise, des Unternehmer-Gewinnes und des Architekten-Honorares entspringen. Die letzteren beiden Ursachen sind jedenfalls recht zweifelhaft; auch die Materialpreise sind in den letzten zwei Jahrzehnten keineswegs allgemein gestiegen, dagegen haben sich die Löhne in dreißig Jahren etwa verdoppelt. Die Straßen-Kosten sind für das Quadratmeter Bauland auf 5 bis 16, im Mittel 10 M. gestiegen. Die Erhöhung der Bodensteuern ist bekannt. Die Zinsen für erste Hypotheken sind von $3\frac{3}{4}$ auf $4\frac{1}{4}$ % gewachsen und die Bedingungen härter geworden, das Gebiet der zweiten Hypotheken ist überhaupt ungeregt.

Was die besonderen Ursachen der Preissteigerung für Kleinwohnungen betrifft, so wird zuerst die bekannte Tatsache erörtert, daß der Bau von Häusern mit Kleinwohnungen fast ausschließlich in den Händen besitzloser oder sehr leistungsschwacher Kleinunternehmer und zum Teil zweifelhafter Existenzen liegt. Sie werden geschoben von Grundstück-Spekulanten, die sich zwischen die Urbesitzer und die schwachen Unternehmer schieben, denen sie den Bodenpreis und die Bedingungen auferlegen. Bare Anzahlung findet nicht statt; das Baugeld wird vom Grundstück-Spekulanten oder einem weiteren Mittelsmann nach vorheriger Hypotheken-Bestellung ratenweise vorgestreckt. Hohes Damno und mehrfache Provisionen haben

zur Folge, daß eine Verzinsung des Baudarlebens von 7 bis 11% sich ergibt. Dazu kommt, daß die schwachen Klein-Unternehmer höhere Materialienpreise und Löhne bewilligen müssen und schlechter bauen. Infolge dieser unrationellen Erstellung von Kleinwohnungen entsteht ein Preisaufschlag bis zu 25%.

Auch die Ursachen der Stockung in der Wohnungs-Produktion sind allgemeine für das ganze Reich und

65% der aufgezählten Fälle lag der Ansteigerungspreis unter 80% des Taxwertes, sodaß die Nachhypotheken ganz oder zum Teil verloren waren. So ist der Tätigkeit der kleinen Bauunternehmer viel Boden entzogen worden, ohne daß ein genügender Ersatz durch kapitalkräftige Unternehmer eintrat.

So weit die Untersuchung über die obwaltenden Verhältnisse. Man bemerkt, daß außer positiven Erhebun-

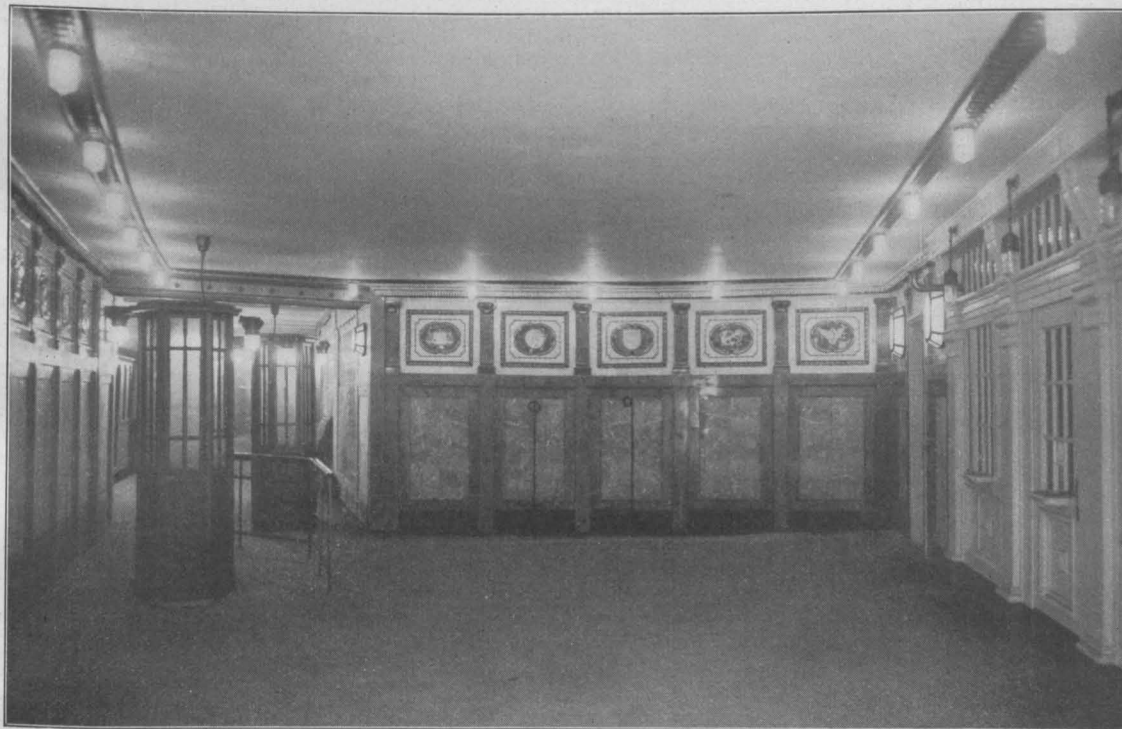


Abbildung 31. Vorraum der Haltestelle „Rathaus-Markt“. Architekten: Hart & Lesser in Hamburg.



Abbildung 38. Eingang zur Haltestelle „Feld-Straße“. Architekten: Raabe & Wöhlecke in Hamburg.
Die Hamburger Hochbahn.

besondere für Frankfurt. Erstere sind die Herabdrückung der Gewinnquote und die Unlust am Bauen infolge der steuerlichen Belastungen und der Schwankungen des Geldmarktes. Als besondere Hindernisse werden die Erschwerung des Bauens von Miethäusern durch allzuscharfe baupolizeiliche Beschränkungen und der Mangel an baureifen Grundstücken erörtert, für Kleinwohnungen namentlich die schwierige Geldbeschaffung, das unsichere Taxwesen, die Verluste bei Zwangsversteigerungen. In

gen auch Gutachten und Ansichten mitspielen, die von einander abweichen. Es kann aber kaum bestritten werden, daß, wie in anderen Städten, so auch in Frankfurt a. M. die Stadterweiterung und Wohnungsproduktion auf Hemmnisse stoßen, deren Beseitigung der vortrefflichsten Verwaltung einer Großstadt bisher nicht gelungen ist.

Sehen wir nun, welche Maßnahmen zur Verbesserung der bestehenden Mißstände in der Denkschrift empfohlen werden. Man kann erstens danach

streben, die Nachfrage zu verringern durch Ansiedelung von Arbeitern in äußeren Vororten und auf dem Lande. Hierüber handelt ein besonderer Teil der Denkschrift. Zweitens aber muß — und das ist der Gegenstand der vorliegenden Untersuchung — eine Reform in der Stadt und der Stadterweiterung darauf zielen, mehr Kleinwohnungen zu bauen und sie zu billigerem Preis an den Markt zu bringen.

Fragt man zunächst, wer bauen soll, so kommen Privatbetrieb und öffentlicher Betrieb (durch Staat und Gemeinde) in Frage. Ersterer teilt sich in Selbsthilfe und gemeinnützige Tätigkeit einerseits und Erwerbstätigkeit andererseits. Gemeinnützige Vereine und Privatunternehmungen mit städtischer Unterstützung (unter Begrenzung der Mietpreise) haben in Frankfurt bis Ende 1911 nicht weniger als 665 Häuser mit 4363 Wohnungen und 18 300 Einwohnern erbaut. Allein diese bilden nur 7% der Kleinwohnungsproduktion überhaupt. Die Leistungsfähigkeit auf gemeinnütziger Grundlage ist dadurch eingeschränkt, daß sie im wesentlichen auf ehrenamtlicher Tätigkeit beruht, die der Geschäftsführung eines beruflich tätigen Unternehmers in der Regel nachsteht. Das Wirken des Kleinunternehmertums ist, wie wir gesehen haben, mit starken wirtschaftlichen Schädigungen verknüpft, das Großunternehmertum aber hat auf dem Gebiete der Kleinwohnungsproduktion bisher versagt. Soll es dem Massenbau von Kleinwohnungen sich widmen, so ist erforderlich, daß es auf Absatz seiner Erzeugnisse rechnen kann. Die Abneigung des größeren Kapitals gegen Besitz und Verwaltung von Kleinwohnungshäusern könnte dadurch überwunden werden, daß die Furcht des Einzelnen vor dem Risiko beseitigt und das Vermietungsgeschäft seines persönlichen Charakters entkleidet wird. Zu diesem Zweck wäre die Gründung von Bau- und Ansiedelungsgesellschaften einerseits und „Wohnungsgesellschaften“ zur Vermietung und Verwaltung von Kleinwohnungen andererseits dringend zu wünschen. So würde der Hausbesitz an die Stelle des Besitzes zweiter Hypotheken treten. Im Großunternehmertum, im Großhausbesitz und in Großvermietungsgesellschaften könnte das Großkapital unter Ausschaltung des wirtschaftlich leistungsunfähigen, ja oft schädlichen Zwergbetriebes eine wichtige soziale Aufgabe erfüllen. Aber um dieses Ziel zu erreichen, müßten die Ursachen beseitigt werden, die eine Lähmung der Bautätigkeit und eine Unlust am Bauen hervorgerufen haben. Der Kleinwohnungsbau muß erleichtert werden, und zwar möglichst allgemein, durch vier wichtige Maßnahmen: a) Gewährung reichlichen und billigen Baulandes; b) Gewährung billigen Baulandes und Hypothekenkapitals; c) Erleichterungen in Bauordnung, Bebauungsplan und Straßenherstellung; d) Ermäßigung der Steuern und Abgaben.

Zu a) werden empfohlen Beschleunigung der freiwilligen und der Zwangs-Umlegung, raschere Ausdehnung des Bebauungsplanes und der äußeren Verkehrsgelegenheiten (die der Bebauung voran eilen, nicht ihr nachfolgen sollten), schnellere Aufschließung des Grundbesitzes der Stadt und der städtischen Stiftungen, niedrige Preise und entgegen kommende Bedingungen beim Verkauf städtischen Baulandes (wenn nötig mit kurzfristiger Bauverpflichtung). Gegenüber gemeinnützigen Gesellschaften und gegenüber anderen Kleinwohnungs-Produzenten, die sich einer Begrenzung der Miete unterwerfen und bei denen die Stadt durch Erbbaurecht oder Wiederkaufsrecht (wie in Ulm) sich den Höherwert sichert, könnte der Grundstückspreis auf die Selbstkosten (Erwerbspreis, Zinsen, Straßenkosten) ermäßigt werden.

Wettbewerbe.

Zum letzten Mal das Schaubild im Wettbewerb. Den Bedenken, die Hr. Dipl.-Ing. Seeger in No. 67 der „Deutschen Bauzeitung“ zum Ausdruck bringt, wäre nach meiner Ansicht leicht zu begegnen; ist es doch nicht notwendig, daß jeder der Wettbewerbs-Teilnehmer ein Modell der ganzen Umgebung macht. Diesen Stadt- oder Landschafts-Ausschnitt läßt die ausschreibende Stelle im Maßstab der verlangten Modelle anfertigen und das Preisgericht hat nun geringe Mühe, die Wirkung der in engere Wahl gezogenen Entwurfsmodelle auf die spätere Umgebung festzustellen.

Albert Schieber, Architekt in Stuttgart.

Es wird so wenig gelingen, die Schaubilder ein für allemal zu verbannen, als es gewiß nicht zweckmäßig wäre, ausschließlich nur Modelle zu verlangen. Der richtige Weg wird in der Mitte liegen. Dabei läßt sich ein Entschieden, ob ein Schaubild oder ein Modell einzuliefern ist, zweifellos nur von Fall zu Fall treffen. Jedenfalls aber scheint mir, daß für Bauwerke, die mehr in der

Zu b) bedarf es für die Gesundung der Kleinwohnungs-Produktion städtischer Hypotheken-Anstalten, die zunächst Baugeld und sodann auf Grund eines geordneten Taxwesens zweite Hypotheken gewähren. Die Risiko-Prämie braucht unter den hier gemachten Voraussetzungen nicht sehr hoch angesetzt zu werden, der Zinsfuß kann also, obschon höher als derjenige der ersten Hypothek, doch ein mäßiger sein. Daneben kann die organisierte Verbürgung solcher zweiten Hypotheken treten, die von privater Seite gegeben werden. In Frankfurt ist dies schon bisher in manchen Fällen bis zu 80%, ja 90% geschehen, sowohl bei Erbbaurechten als gegenüber kapitalistischen Gesellschaften. Städtische Hypothekenbanken bestehen bereits in einer beträchtlichen Reihe deutscher Städte. Gewährt die Bauunternehmung eine Bindung der Mieten in angemessenen Grenzen, so könnte der Zinsfuß erniedrigt werden. Viele Unternehmer werden freilich lieber den normalen Zinsfuß zahlen, als sich eine Beschränkung ihrer zukünftigen geschäftlichen Dispositionen gefallen lassen. Aber auch in diesem Falle wäre eine dauernde bessere Organisation des zweiten Hypothekarkredites angebahnt.

Im Bauordnungswesen (zu c) wird die Erleichterung des Kleinwohnungsbaues, auch in Form größerer Miethäuser, in den Außenbezirken gewünscht, wie es übrigens durch die neue Bauordnung vom 8. April 1910 schon in beträchtlichem Umfang geschehen ist. Ebenso werden weitere Ermäßigungen in den Konstruktions-Vorschriften empfohlen. Im Bebauungsplan wird die schärfere Durchführung der Trennung in breite Verkehrsstraßen und schmalere, deshalb billigere, Wohnstraßen verlangt, ferner Zahlung der Straßenkosten in Jahresraten (wie es an zahlreichen Orten üblich ist), endlich Ermäßigung oder Erlassung der Straßenkosten gegenüber gemeinnützigen Baugesellschaften und anderen Unternehmungen, die in eine Bindung der Mieten willigen.

Endlich die Steuern (d), ein viel umstrittener Punkt. Die Meinung, man könne durch Auferlegung von Steuern und gewissermaßen von Strafen den Boden und das Bauen verbilligen, wird man wohl endgültig aufgeben müssen. Bauland-, Gebäude-, Umsatz- und Wertzuwachs-Steuer treffen gewiß nicht immer, aber doch in den meisten Fällen in der Endwirkung den Mieter. Zur Anregung der Kleinwohnungs-Produktion sollte, soweit es gesetzlich zulässig ist, wenigstens eine Herabsetzung dieser Steuern vorgenommen werden, namentlich bei gemeinnütziger und bei anderer Unternehmung, die auf eine Begrenzung der Miethöhe eingeht. So wird die Grundsteuer nach dem gemeinen Wert in vielen rheinischen Gemeinden für Kleinwohnungen nur zu einem Teilsatz erhoben und auch der gemeindliche Umsatzstempel ist vielfach erlassen worden.

Sollten alle unter a, b, c und d erwähnten Mittel nicht den genügenden Erfolg haben, so würde nach der Denkschrift nur die Uebernahme eines Teiles der Wohnungs-Produktion durch die Stadt selbst übrig bleiben. Die wirtschaftlichen und politischen Bedenken gegen eine solche Erweiterung der Aufgaben der Gemeinde-Verwaltung sind schwerwiegend. In England (beim Londoner Grafschaftsrat) haben sich indes, soweit bekannt, beträchtliche Uebelstände dieses Systemes nicht herausgestellt. Und auch in einigen deutschen, allerdings kleineren Städten (wie Ulm, Freiburg i. B., Geldern) haben sich die Bedenken bisher nicht bestätigt. Immerhin dürfte es aber noch stark verfrüht sein, den Bankrott unseres privaten Wirtschaftswesens auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge zuzugestehen. —

J. Stübgen.

freien Landschaft liegen, das Modell am Platze sein dürfte. Bei Bebauungsplänen kann das Schaubild nicht entbehrt werden.

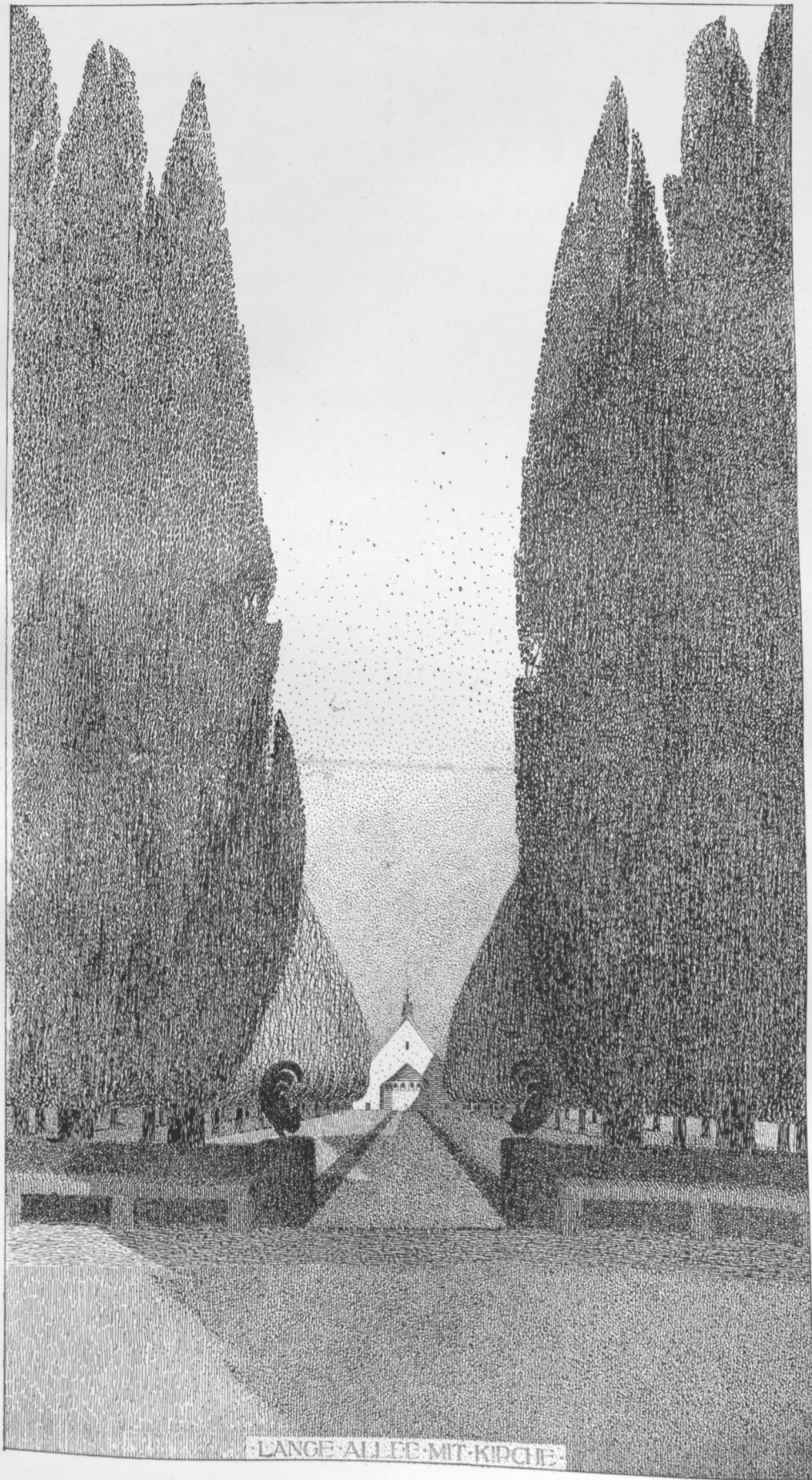
Eine zweckmäßige Einwirkung könnte meines Erachtens schon allein dadurch erreicht werden, daß im Wettbewerbs-Programm ausdrücklich erklärt wird, „daß Schaubilder nur in einfachen Linien und nur in einem bestimmten Maßstab eingezeichnet werden dürfen. Dem entgegen Handelnde schließen sich von selbst bei der Beurteilung ihrer Arbeiten aus“. Ferner müßte die Zahl der einzureichenden Schaubilder genau festgesetzt sein. Damit und wenn die Preisrichter über der Erfüllung dieser Punkte peinlich genau wachen, wäre gewiß eine wirkliche Besserung zu erzielen. —

Architekt Hans Thurn in Kempten i. A.-München.

Inhalt: Die Hamburger Hochbahn. (Schluß.) — Wohnungsnot in Frankfurt am Main. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die Hamburger Hochbahn.

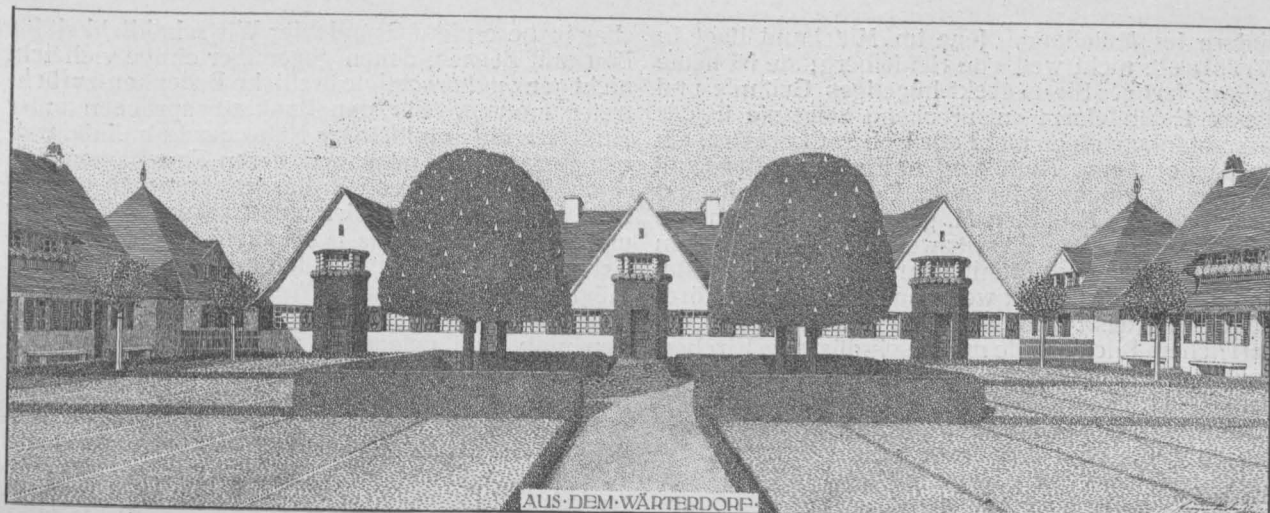
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



LANGE ALLEE MIT KIRCHE



IE NEUE HEIL- UND
PFLEGEANSTALT BEI
RASTATT. * ARCHI-
TEKT: BAURAT PRO-
FESSOR A. STÜRZEN-
ACKER IN KARLS-
RUHE IN BADEN. **
=== DEUTSCHE ===
** BAUZEITUNG **
XLVI. JAHRGANG 1912
**** NO. 72. ****



AUS DEM WÄRTERDORF

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG. № 72. BERLIN, 7. SEPTEMBER 1912.

Die neue großherzoglich badische Heil- und Pflegeanstalt bei Rastatt.

Architekt: Baurat Professor A. Stürzenacker in Karlsruhe.

Hierzu eine Bildbeilage.



Das Großherzogtum Baden besitzt aus früheren Jahrzehnten drei Heil- und Pflegeanstalten: die erste, eigens für diesen Zweck gebaute Anstalt ist Illenau, unweit der Schwarzwaldstadt Achern, am Fuß der Hornisgrinde, von dem Arzt Friedrich Roller in den Jahren 1837—1842 erbaut.

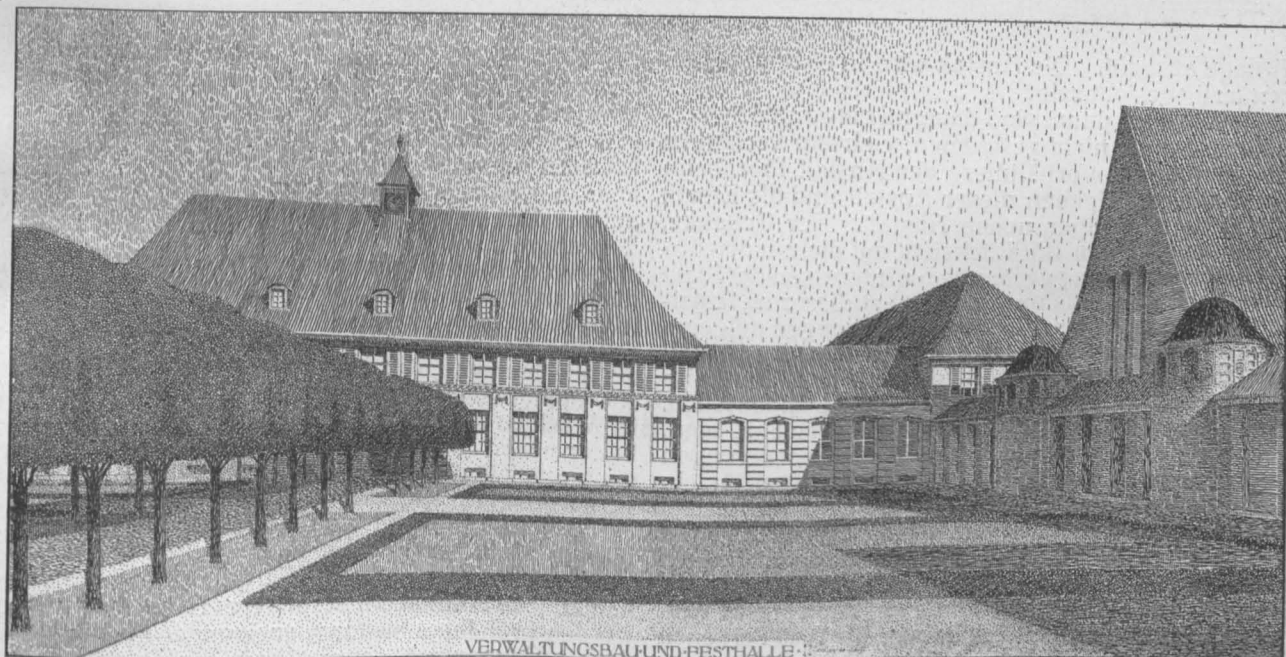
Den Anschauungen jener Zeit entsprechend ist sie eine ausgesprochene Zentralanlage, die im Verlauf der späteren Jahrzehnte durch Anbauten und Neubauten einzelner Pavillons ihrer Einheitlichkeit etwas entkleidet wurde. Die Anstalt bietet etwa 500—600 Kranken Aufnahme.

Eine neuerer Zeit angehörende Anstalt ist in den 80er Jahren in Emmendingen bei Freiburg in unmittelbarer Nähe des Bergzuges des Schwarzwaldes gebaut worden. Ihr Ausbau ist bis heute noch nicht beendet; sie soll in den nächsten Jahren eine Kirche sowie neue Wärter- und Arzthäuser erhalten. Der Ge-

danke der Zentralisierung der Anlage ist bei ihr nicht in dem Maße wie in Illenau durchgeführt, immerhin aber noch bis zu einem gewissen Grade ausgedrückt. Die Anstalt bietet etwa 1000—1100 Kranken Platz.

Neben diesen beiden Anstalten besteht noch als dritte, in einem alten Kloster im Herzen der Stadt Pforzheim untergebracht, die Heil- und Pflegeanstalt Pforzheim, deren bauliche Verhältnisse indessen sehr nach einem Neubau drängen, da sie mitten in Wohnvierteln gelegen ist und in keiner Weise mehr den heute an Anstalten dieser Art gestellten Forderungen gerecht wird.

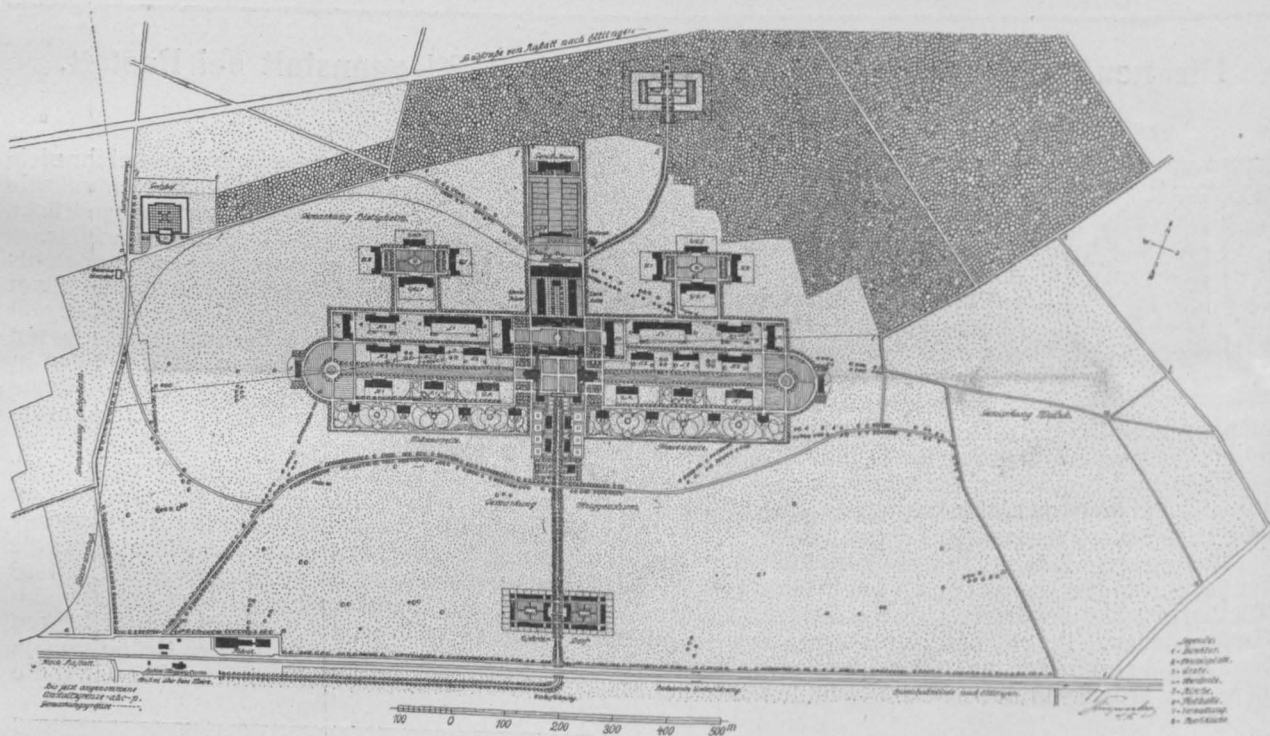
Etwa seit der Wende dieses Jahrhunderts ist unter dem Druck der Verhältnisse der badische Staat an die Verbesserung der Verhältnisse der Irrenfürsorge und damit an die Beschaffung weiterer Plätze durch die Erbauung neuer Anstalten gegangen. Im Jahre 1902 haben sich die Landstände eingehend mit den einschlägigen Fragen beschäftigt und die Bereitwilligkeit gezeigt, zwei neue Anstalten in der Größe von je 1000 Kranken zu erbauen, die eine im Oberland, die



VERWALTUNGSBAU UND FESTHALLE

andere im Mittelland. Jene im Mittelland liegt in Wiesloch, nicht weit von Heidelberg; sie ist heute nahezu fertig. Sie bedeckt hügeliges Gelände und dieser Geländeform entsprechend zeigt sie in der Gesamtanlage einen mehr dörflichen Charakter, ein Häufendorf, eine Auflösung in Einzelpavillons mit ziemlich geringer Belegzahl. Der Gesamtaufwand ist auf 6—6½ Millionen M. geschätzt. Die andere Anstalt im Oberland ist seit zwei Jahren im Entstehen begriffen. Sie liegt unmittelbar neben der Bahnstation Reichenau, nicht weit von Konstanz, am nördlichen Ufer des Teiles „Zellersee“ des Bodensees, mit herrlichem Blick auf die malerisch-düsteren Kirchenbauten des Benediktiner-Klosters der Reichenau aus dem 9.—11. Jahrhundert, auf die grünen Ufer und die blauen Wasser des Sees, in der Ferne auf die Berge der Schweiz. Sie baut sich, nahe den Ufern des Sees beginnend, in flacher Steigung auf. Ihr voller Ausbau wird etwa 1000 Kranken Platz bieten und 6—6½ Millionen M. erfordern. Auch bei dieser Anstalt ist der Gedanke der Dezentralisierung, also der Gedanke der Unterbringung der Kranken in Einzelpavillons, noch in hohem Maße ausgesprochen, die gegenseitige Stellung der Bauten zeigt aber doch bestimmte Stütz- oder Mittelpunkte, von denen die ganze

chen insbesondere Gründe der Wirtschaftlichkeit für Bau und Betrieb, denen gegenüber einige vielleicht nicht ganz unberechtigte ärztliche Bedenken zurücktreten mußten. Für den Bauplatz sprachen unter Anderem die unmittelbare Nähe der Bahnlinie, welche auch den Beamten und deren Familienangehörigen den Besuch von Kulturzentren rasch ermöglicht, die vollauf ausreichende Größe des Geländes und seine vorzügliche Beschaffenheit für Gebäude-Gruppierung, und hinsichtlich des Untergrundes die Möglichkeit einer guten Wasser-Versorgung, Entwässerung und Gründung, der herrliche Blick nach den nicht weit gelegenen Schwarzwaldbergen und der Wunsch, die Krankenräume im wesentlichen nach Süden oder Südosten zu legen. Im Hintergrund wird der Platz von Forstwaldungen umrahmt, die windschützend wirken können und das Bild der ausgebauten Anstalt als tiefschwarzer Hintergrund günstig beeinflussen werden. Das Anstaltsgelände umfaßt etwa 160—170 ha landwirtschaftlich nutzbare Fläche; davon wird durch Bauten etwa der vierte Teil, 40—42 ha, bedeckt. Für die vollwertige Ausnutzung des Geländes soll durch Erbauung einer größeren Oekonomieanlage am Südwestende gesorgt werden.

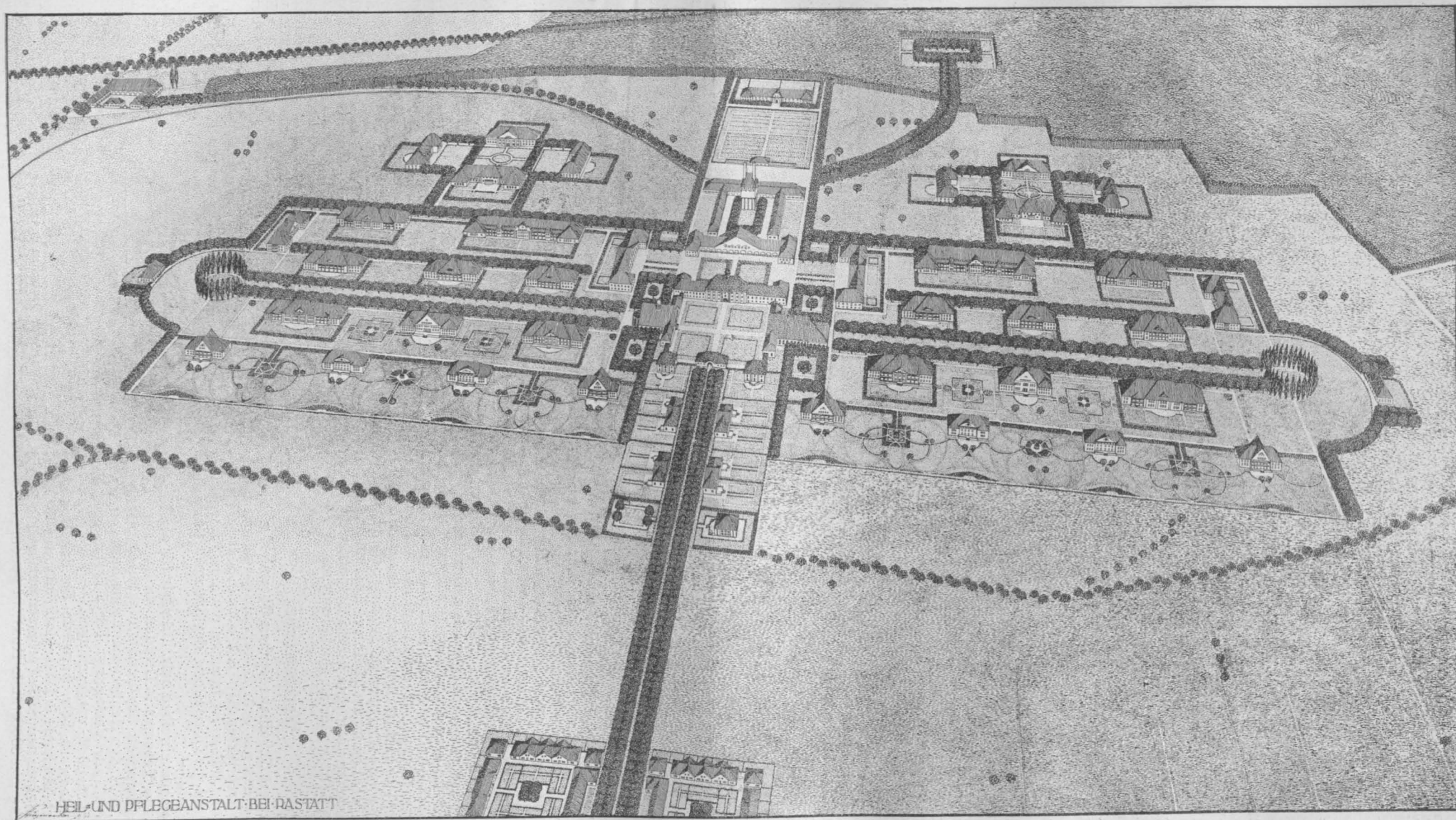


Anlage ausgeht. Die Anstalt wird in etwa vier Jahren fertig gestellt sein.

Aber auch damit sind dauernd einwandfreie Verhältnisse noch nicht geschaffen, vielmehr verlangen die schlimmen Verhältnisse der Anstalt Pforzheim das baldige Aufgeben dieser Anstalt und als Ersatz die Erstellung einer neuen Anstalt. Der Gedanke, diese neue Anstalt mit Rücksicht auf die mit der Anstalt jahrzehntelang verbundenen Interessen der Stadt Pforzheim ebenfalls unmittelbar bei dieser zu erstellen, wurde aus verschiedenen Erwägungen aufgegeben. Auch die dann erwogene Absicht, die Anstalt im Odenwald zwischen Heidelberg und Wertheim zu erbauen, mußte aus verschiedenen Gründen fallen. Die verwaltungstechnischen, psychiatrischen, bautechnischen und maschinentechnischen Forderungen sprachen nach langem Suchen am meisten für ein Gelände an der Schnellzugstrecke Karlsruhe-Rastatt, von dem Bahnhof Muggensturm bei Rastatt etwa 10 Minuten entfernt. Im Gegensatz zu den bisherigen Anstalten soll die neue Anstalt, mit deren Errichtung sich die badischen Landstände im Laufe dieses Winters einverstanden erklärt haben, für 2000 Personen als „Mammut-Anstalt“ erstellt werden. Dafür sprachen

Anlage und Aufbau der Anstalt werden nicht mehr den Pavillontypus der Anstalten Reichenau und Wiesloch zeigen, vielmehr herrscht das Bestreben, eine größere Zahl von Kranken in den einzelnen Häusern unterzubringen, also mehr eine Zentralanlage zu schaffen. Das Pavillonsystem, das sich voll auf bewährt hat, soll an sich nicht aufgegeben werden, aber es soll eine Mehrzahl von Personen in den einzelnen Häusern vereinigt werden. Dazu drängen die gewaltige Größe der Anstalt, sowie Bau- und Betriebsinteressen. Der Erfolg dieser Auffassung ist der, daß die Bauten dieser doppelt so großen Anstalt als Wiesloch und Konstanz-Reichenau doch nur etwa 10 ha mehr Bodenfläche als Baugelände beanspruchen; in Wiesloch sind es etwa 31 ha, in Konstanz 29 ha und in der neuen Anstalt 41 ha. Daraus ergaben sich auch die finanziellen Vorteile für die Weganlage, Wasserversorgung, Entwässerung, Heiz- und Lichtanlage.

Der Zugangsweg vom Bahnhof Muggensturm führt zunächst an der Bahn entlang, unter dieser hindurch und dann durch das Wärterdorf. Dieses enthält für jede Familie ein besonderes Haus; die Häuser werden in Reihenhausform aneinander gereiht werden; im Ganzen ist für etwa 40 Familien Platz zu schaffen.



Die neue großherzoglich badische Heil- und Pflegeanstalt bei Rastatt. Architekt: Baurat Professor A. Stürzenacker in Karlsruhe in Baden.

fen. Das Wärterdorf wird für sich eine dörfliche, gut gruppierte und gefällige Bauanlage zeigen; jede Hälfte umrahmt ein Viereck, innerhalb dessen die Gärten liegen und in dessen Mittelpunkt hohe, schattenspendende Baumgruppen einen Kinderspielplatz vor den Unbilden der Witterung und vor der Sonne schützen sollen. Der Weg führt weiter an den Ärztehäusern, an dem Direktorhaus vorüber und unter dem Pförtnerhaus hindurch in den Haupthof der Anstalt. Der vom Pförtnerhaus, Festhalle, Kirche und Verwaltungsgebäude umrahmte Platz soll künftig den architektonischen Mittelpunkt, den Festplatz bilden, von dem aus die Wege nach den einzelnen Richtungen, nach rechts zu der Abteilung für Frauen, nach links zu der Abteilung für Männer und nach rückwärts zu den Wirtschaftsgebäuden verlaufen.

Zunächst der Bahnlinie Karlsruhe—Rastatt und nur etwa 300^m von ihr entfernt liegen beiderseits der Mittelachse, des Verwaltungszentrums, die Häuser der Ruhigen, hinter ihnen die Krankengebäude der Halbruhigen und die Aufnahmegebäude, und dahinter, von dem Hauptteil etwas abgerückt und für sich wieder Einzelgruppen bildend, die Bauten der Unruhigen. In der Mitte am Haupteingangsweg befinden sich die Ärztehäuser, die Verwaltungsgebäude, rechts und links von ihnen die Kirche und die Festhalle, dahinter die Wirtschaftsgebäude und etwa 150^m von diesen entfernt und zunächst dem Walde das Haus für die geisteskranken Verbrecher.

Auch für den Bau dieser Anstalt wird als einer der Hauptgrundsätze Sparsamkeit gelten müssen; die Grundrißanlage wird darum das sogenannte ganglose System, das sich in Reichenau und Wiesloch bewährt hat, wiederholen. Keller und Dachstock werden nach Möglichkeit ausgenutzt werden, der Keller im wesentlichen für die Zwecke der Heizung, der Stiefelputz-, Waschräume und dergl., die Dachstöcke in bestimmten Häusern als Wohnung der Wärter, für Handmagazine und Trockenräume. Die Anstalt wird nach ihrem völligen Ausbau etwa 60 bis 70 Häuser enthalten, die Längsausdehnung der Haupt-Bauanlage beträgt etwa 1000^m, die Tiefenausdehnung etwa 200^m. Der Bau der Anstalt soll in den nächsten Jahren begonnen werden.

Für die Verteilung der Bauten auf dem Anstalts-

Vermischtes.

Bezug der Deutschen Bauzeitung. Es ist bei der üblichen Art der Beförderung der postalischen Kreuzbandsendungen im Briefbeutel nicht zu vermeiden, daß unsere Zeitung bisweilen in etwas zerknittertem Zustand in die Hände der Abonnenten gelangt, welche dieselbe unmittelbar bei unserer Expedition als Kreuzbandsendung bestellt haben; die Briefträger pflegen auch bisweilen um die sortierten Sendungen Bindfaden zu schnüren, wodurch die größeren Formate eingerissen werden. Um diese Beschädigungen bis zu einem gewissen Grade zu vermeiden, empfiehlt sich der Versuch einer Bestellung nach der Postzeitungsliste unmittelbar bei dem zuständigen Postamte des Wohnortes des Bestellers. Die Zeitung wird dann im Zeitungsballen befördert, leidet weniger, kommt zu gleicher Zeit an und es tritt für den Besteller noch eine kleine Ersparnis durch den Fortfall des Betrages für die Postanweisung ein. —

Wettbewerbe.

Wettbewerb Schulhaus-Neubau Oberndorf a. N. Die Ausführung des mit dem I. Preis ausgezeichneten Entwurfes der Architekten Bihl & Woltz in Stuttgart ist beschlossen und diesen Architekten die Einzelbearbeitung der Pläne und die Oberleitung der Bauausführung übertragen worden. —

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für den Neubau eines Hygiene-Museums in Dresden wird von der Dresdener Künstlerschaft für die Architekten Deutschlands angestrebt. Für den Neubau steht eine Bausumme von rd. 3300000 M. zur Verfügung. Für 5 Preise wird eine Summe von 33000 M. vorgeschlagen. —

Ein Wettbewerb betr. Entwürfe für den Bau einer neuen Kunst-Akademie in Düsseldorf soll unter den deutschen Architekten demnächst erlassen werden. Für Preise ist ein Betrag von 30000 M. in Aussicht genommen. —

gelände waren in erster Linie die psychiatrischen Interessen maßgebend, daneben aber doch auch der Wunsch, eine Anstalt dieser Größe für das Auge erträglich und gefällig zu gestalten und in ihr Bilder entstehen zu lassen, die Städtebauer, Architekten, Kranke und Gesunde zu erfreuen vermögen. Eine Anstalt dieser Größe blickt auf eine ferne Zukunft. Es geht darum nicht an, daß der Architekt nur das Bild der Gegenwart im Auge hat, sondern er muß in höherem Maße daran denken, wie die Anstalt künftig, wenn die Natur selbst durch ihren Baum- und Blumenschmuck mitgewirkt hat, aussehen soll. Man muß darum die künftigen Bilder schon von Anfang an im Auge behalten und auf sie hinarbeiten. Die Baumstellung, der Baumwuchs und die Baumart werden darum von vornherein wohl überlegt werden müssen, weil sie zusammen mit dem ganzen Aufbau der Anlage gehen müssen und weil nur sie mit Häusern zusammen wertvolle Bilder abzugeben vermögen. Es sei darum u. a. auf die Längsallee mit dem End-Rondell, auf die Baumgruppen neben der Festhalle und der Kirche, sowie auf das Bild des Wärterdorfes, die Waldanlagen rechts und auf den Friedhof, der, im Walde gelegen, die schönheitlichen Erfordernisse mit den praktischen zu verbinden vermag, verwiesen.

Jede Heil- und Pflegeanstalt ist eine Anstalt der Trauer für Kranke, Beamte und Besucher. Es gilt darum, den düsteren Schleier, der über ihr liegt, nach Möglichkeit zu beseitigen und durch Anlage und Aufbau in ihr diejenigen Lichtseiten in den Vordergrund treten zu lassen, die mit architektonischen und städtebaulichen Mitteln und dem Schmuck der Natur möglich und mit den Zwecken der Anstalt vereinbar sind. Viele der Kranken werden die Schönheiten nicht fühlen und den Unterschied nicht empfinden, manchen wird er indessen doch zum Bewußtsein kommen. Und dann, die Anstalt beherbergt auch Hunderte von Beamten und sieht Tausende von Besuchern. Für diese wird sie in erster Linie eine Sammelstätte des Leidens sein, sie kann aber auch zu einer Stätte der Freude und der Erholung werden.

Der Entwurf der Anlage stammt von Baurat und Professor A. Stürzenacker in Karlsruhe und ist in gemeinsamer Beratung mit den psychiatrischen Sachverständigen entstanden. —

Ein internationales Preisausschreiben betr. Entwürfe für ein National-Museum und eine Staats-Bibliothek für Sofia wird von der aufsichtführenden Behörde der „Br. Ev. u. Chr. Georgiew“*) in Sofia zum 1. Dez. 1912 neuen Stiles erlassen. 3 Preise von 4000, 2500 und 1000 Frs.; für Ankäufe 1500 Frs. Unterlagen durch die Ephorie „Br. Ev. u. Chr. Georgiew“ in Sofia. —

*) Anmerkung der Redaktion. Man hätte sich für außerbulgarische Teilnehmer wohl zur Erläuterung dieser Bezeichnung herbeilassen können.

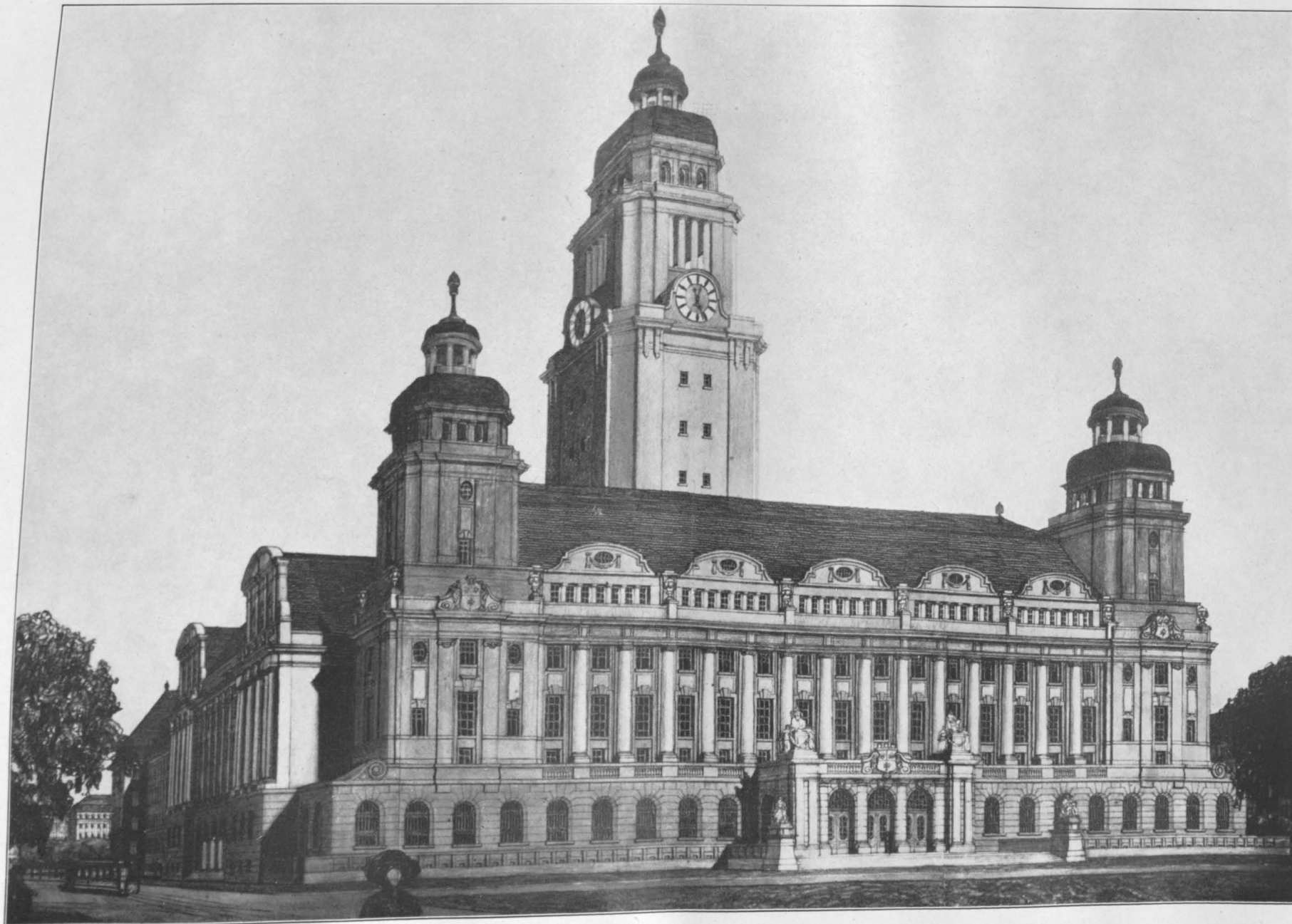
Für unseren „Deutschen Baukalender 1913“ folgende Bitte: An alle diejenigen preuß. Hrn. Regierungs-Baumeister, deren Prüfungsjahr zum Baumeister in die Zeit von 1902 bis einschl. 1912 fällt und welche, sei es durch Ausscheidung aus den Anwärterlisten für die Anstellung im Staatsdienst, durch Wohnungswechsel, Beschäftigungslosigkeit oder durch Annahme von Stellungen im Gemeinde- oder Privatdienst usw. glauben annehmen zu dürfen, in dem gegenwärtig in Neubearbeitung befindlichen Personal-Verzeichnis unseres „Deutschen Baukalenders“ für 1913 keine Berücksichtigung gefunden zu haben, richten wir die Bitte, uns die bezüglichen Angaben unter deutlicher Angabe von Namen, Titel und Prüfungsjahr gefl. umgehend zugehen zu lassen.

Die gleiche Bitte richten wir an die Hrn. Stadtbaumeister, Bezirks-Baumeister usw. in den mittleren Orten des Deutschen Reiches, soweit Veränderungen stattgefunden haben, sowie an die selbständigen Hrn. Privat-Architekten und Bauingenieure und ersuchen sie höflich, zu dem Verzeichnis derselben die Berichtigungen für den Jahrgang 1913 baldigst an unsere Redaktion gelangen zu lassen. —

Inhalt: Die neue großherzoglich badische Heil- und Pflegeanstalt bei Rastatt. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die neue großherzoglich badische Heil- und Pflegeanstalt bei Rastatt.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DER VORENTWURF
FÜR DAS NEUE
RATHAUS FÜR BER-
LIN-WILMERSDORF.

* ARCHITEKT: KAI-
SERLICHER BAU-
RAT JÜRGEN KRÖ-
GER IN WILMERS-
DORF. * HAUPT-
ANSICHT. * * * *

=== DEUTSCHE ===

BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG 1912

* * * NO. 73. * * *



Ansicht gegen den Preußen-Park.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG. № 73. BERLIN, 11. SEPTEMBER 1912.

Der Vorentwurf zu einem neuen Rathause für Berlin-Wilmersdorf.

Architekt: Kaiserlicher Baurat Jürgen Kröger in Wilmersdorf.

Hierzu eine Bildbeilage.



Mehr als 10 Jahre gehen die Vorarbeiten für die Errichtung eines neuen Rathauses für die südwestliche Vorort-Enklave Wilmersdorf von Groß-Berlin zurück. Das Gemeindegebiet dieses Vorortes, das im Norden von Charlottenburg, im Westen von Schöneberg, im Süden von Friedenau, Steglitz und Dahlem und

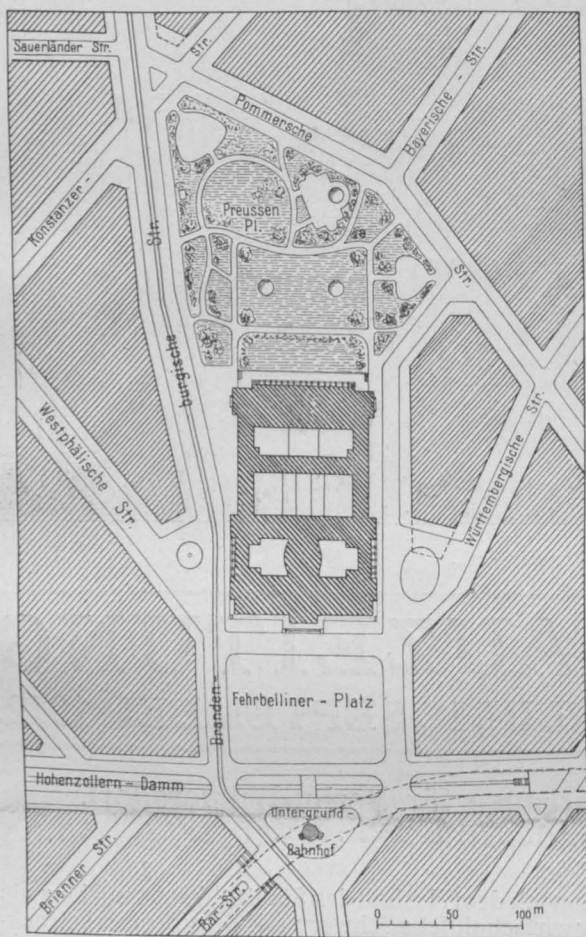
im Osten von Schmargendorf und der Kolonie Grunewald eingeschlossen wird, ist verhältnismäßig nicht groß, aber eine dichte Besiedlungsmöglichkeit läßt nach dem völligen Ausbau des Gebietes eine Bevölkerungsziffer erwarten, die erhebliche bauliche Aufwendungen für ihre Verwaltung voraussetzt. Das betrifft in erster Linie das Verwaltungsgebäude der Gemeinde, das Rathaus. Der durch die bevorzugte Lage dieses Gebietes zum alten Berlin veranlaßte lebhaftige Aufschwung dieses Vorortes hat schon früh die gänzliche Unzulänglichkeit des bescheidenen alten Rathauses an der Berliner-Straße dargetan, sodaß bereits im Jahre 1901 ein öffentlicher Wettbewerb um Entwürfe für ein neues Rathaus stattfand („Deutsche Bauzeitung“ 1901, Seite 344). Auf Grund der Ergebnisse dieses Wettbewerbes arbeitete das Hochbauamt der Gemeinde einen Entwurf für ein neues Rathaus aus. Jedoch sowohl das Ergebnis des Wettbewerbes wie auch die Arbeit des Hochbauamtes fanden eine Verwirklichung nicht, da sich nach näheren Erwägungen und unter Berücksichtigung der überraschend schnellen Entwicklung der Bauplatz und damit auch das auf ihm geplante Gebäude als räumlich unzulänglich erwiesen. Der damalige Bauplatz war ein nur kurzfrontiger Ausschnitt aus dem gegenwärtig in Aussicht genommenen Gelände am Fehrbelliner-Platz,

der nach dem Ausbau des Stadtgebietes ungefähr als der wirtschaftliche Schwerpunkt des Vorortes betrachtet werden kann.

Der Platz hatte früher eine runde Form. Durch Veränderung der Fluchtlinien jedoch und Verwandlung des runden Platzes in die gegenwärtige Form, ferner durch Austausch von Gelände wurde nach dem umstehenden Lageplan für das neue Rathaus ein Bauplatz gewonnen, der nicht nur alle Bedingungen für die Erbauung des wichtigsten Monumentalbaues der Gemeinde in weitgehendster Weise erfüllt, sondern in erfreulichem Maße auch Gelegenheit dazu bietet, mit der Errichtung eines neuen Rathauses zugleich eine städtebauliche Umgestaltung des Platzes und seiner näheren Umgebung vorzunehmen. Denn auch das schnell gewachsene Wilmersdorf ist von den zweifelhaften Segnungen eines schematischen, der Veredelung des Stadtbildes baren Bebauungs-Planes nicht verschont geblieben. Das ist bei dem fast amerikanischen Wachstum der Gemeinde nicht unerklärlich; daß dieser Umstand aber noch rechtzeitig erkannt wurde, ist ein schönes Zeichen für das Bestreben der Gemeinde, in dem Wirtschaftsgebiet Groß-Berlin eine ihrer natürlichen Stellung entsprechende bedeutungsvolle Rolle zu spielen.

Der sichtbare Ausdruck für dieses Bestreben ist die unzweifelhaft großsinnige Behandlung der Rathausfrage. Den oben erwähnten Vorarbeiten folgte im Jahre 1909 die Veranstaltung eines engeren Wettbewerbes um neue Entwürfe auf geänderter Grundlage, über den wir 1910, S. 52, berichteten. Aus ihm ging der kaiserliche Baurat Jürgen Kröger als Sieger hervor. Im Hinblick auf die in Aussicht stehende nähere Bearbeitung der Aufgabe machte Kröger Studienreisen im In- und Auslande, um Material für die Bearbeitung zu sammeln. Inzwischen war von

der Rathaus-Deputation unter Hinzuziehung der Abteilungs-Vorsteher der verschiedenen Verwaltungen das Bauprogramm für das zu errichtende Haus neu bearbeitet worden. Eine von dem Ergebnis des Wettbewerbes verschiedene, jedoch einschneidende und den baulichen Organismus in seinem Kern berührende Bestimmung dieses Programmes forderte, die Sitzungssäle an der Hauptfront am Fehrbelliner-Platz



unterzubringen und die Festräume zu verlegen, vielleicht an die rückwärtige Front am Preußen-Park. Weitere Forderungen betrafen die Ausgestaltung der Raumgruppen der einzelnen Verwaltungen und deren Lage an sich und zu einander, die Verlegung des Ratskellers an die Front am Preußen-Park, sowie den Wunsch, die Architektur in „modernen“ Formen zu halten.

Aus einer Reihe von Bearbeitungen brachte Kröger im Februar 1911 der Baudeputation eine zur Vorlage, deren charakteristische Eigenschaften darin bestanden, daß die Fest- und Sitzungsräume, freilich bei knapper Bemessung der Raummaße, an die Haupt-Front verlegt, während alle übrigen Fronten, einschließlich der Front am Preußen-Park, für Arbeits-Räume ausgenutzt waren. Dieser Entwurf fand jedoch nicht die Zustimmung der Gemeinde-Verwaltung. Es wurde vielmehr empfohlen, zugunsten der Lage des Stadtverordneten - Sitzungssaales in der Hauptachse und zur Gewinnung stattlicherer Raumgrößen den Festsaal mit seinen Nebensälen an die Front des Preußen-Parkes zu verlegen und die Raum-Gruppe durch eine besondere Zufahrt im Hof und durch eine eigene Haupttreppe zugänglich zu machen. Jedoch schien der getrennte Zugang dem Architekten neben einigen Vorzügen diese übertreffende schwer wiegende Nachteile zu haben. Zunächst war ihm die Zufahrt zum großen Hof von den Seitenstraßen aus nicht würdig genug. Da außerdem die Höhe des Untergeschosses für eine stattliche Einfahrt nicht ausreichend war, so hätte für diese das Erdgeschoß mit in Anspruch genommen werden müssen. Hierdurch wäre aber eine unerwünschte Unterbrechung der Raumfolge dieses Geschosses eingetreten. Vor allem aber konnte der Architekt nicht darüber hinweg kommen, daß die Festsäle vom Haupteingang am Fehrbelliner-Platz aus erst auf Umwegen durch die Nebenkorridore zu erreichen gewesen wären. Ein zweiter Haupteingang jedoch, etwa vom großen Hof aus, schien ihm bei Empfängen zu Unklarheiten zu führen. Er entschloß sich daher, die Hofzufahrt zu beseitigen und einen würdigen Anschluß der Festsäle an den Haupteingang durch Einführung einer stattlichen Mittelhalle mit basilikalem Querschnitt und mit einer geräumigen Festtreppe zu suchen. Die Baudeputation stimmte diesem Gedanken zu; sie erblickte in ihm eine wesentliche Verbesserung des Gesamtorganismus und der Grundrißanlage. Der Architekt fand jedoch keine Zustimmung für die Anlage von Arkaden an den Kopfseiten gegen die Nebenplätze des Bauteiles am Fehrbelliner-Platz. Diese Arkaden wären nach seiner Meinung architektonisch wirkungsvoll gewesen und hätten den Fußgänger-Verkehr um das Rathaus verbessert. Jedoch sie fielen und aus diesen Hinzufügungen und Weglassungen ist nun der hier und in der folgenden Nummer dargestellte Vorentwurf entstanden, welcher von der Baudeputation und dem Magistrat von Wilmersdorf bereits Annahme gefunden hat und in Kürze auch der Stadtverordneten-Versammlung zur Beratung vorliegen wird. Er sei in einem Schluß-Aufsatz in seinen Hauptzügen kurz besprochen. —

(Schluß folgt.)

Der Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Düsseldorf.

(Fortsetzung aus No. 70.) Hierzu die Abbildungen in den Nummern 65 und 69.

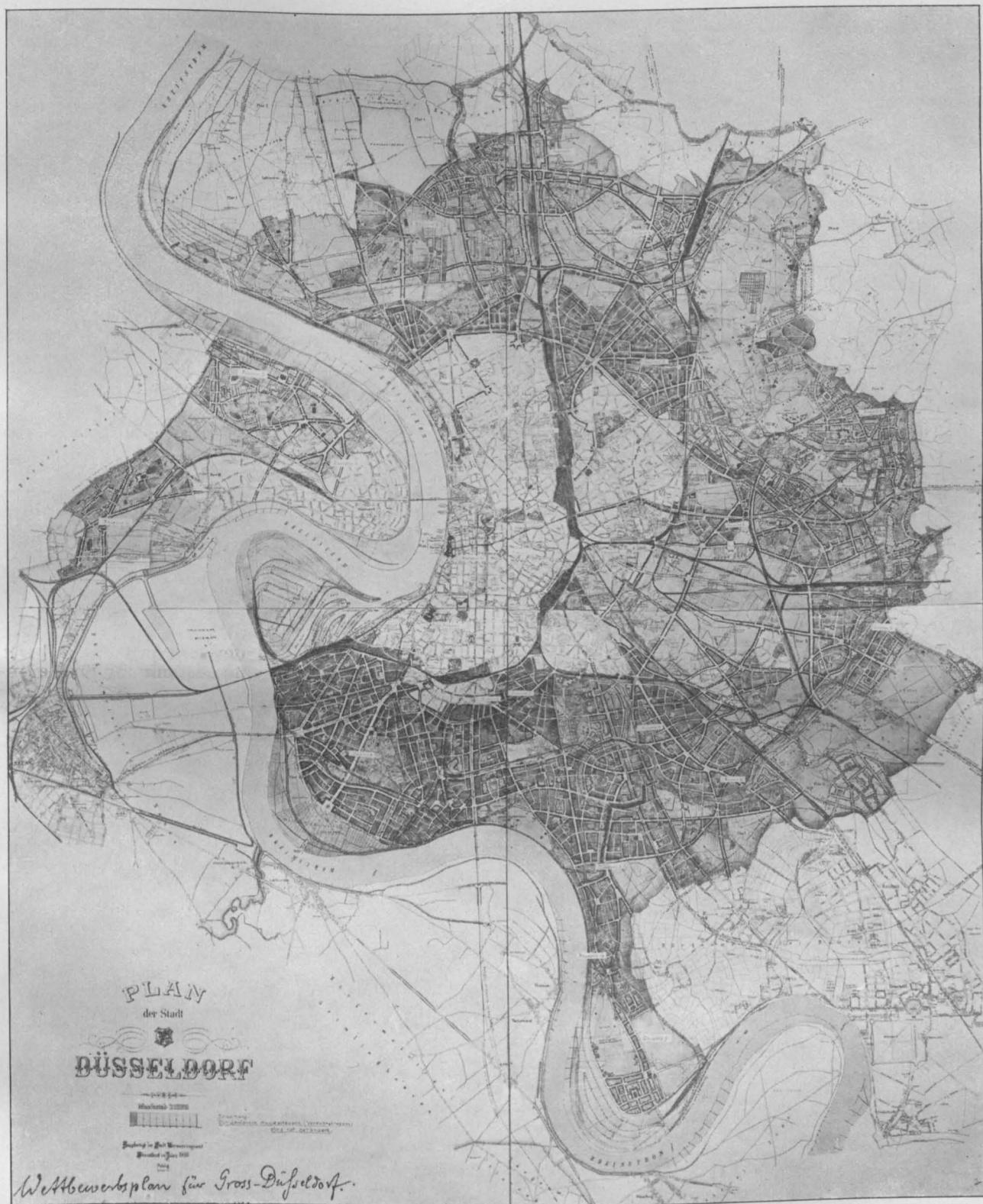


Die Verfasser des mit dem III. Preis ausgezeichneten Entwurfes „Und neues Leben“, die Hrn. Wöhler, Langen und Stahl, betrachten den Generalbebauungsplan einer Stadt als ein Programm, das sich die Stadtverwaltung für alle kommenden Zeiten gesetzt habe und das wohl abgeändert, aber ohne schwere Schäden für den ganzen Ausbau der Stadt nie ganz umgestoßen werden könne. Düsseldorf verdankt seine heutige Schönheit und damit einen Teil seines Reichtums der in großen Zügen erfolgten Stadterweiterung nach Auflassung der alten Festungswerke. Das hier Errungene versuchen sie weiter zu bilden und machen dazu im Einzelnen die folgenden Vorschläge: Hinsichtlich der Verteilung der verschiedenen Kultur-Flächen, ihrer Lage und Weiterentwicklung, geben sie zunächst, was die Industrie-Flächen anbelangt, der Anschauung Raum, daß eine ideale Lösung der

Frage der strengen Trennung der Industrie-Gebiete von den anderen Flächen bei der starken Durchsetzung Düsseldorfs mit Industrie nicht mehr möglich sei. Sie schließen daher die neuen Industrie-Flächen den vorhandenen Industriegebieten an, berücksichtigen dabei natürlich den Wasser- und den Eisenbahn-Anschluß. Für den Rauchschutz schlagen sie u. a. eine hohe Randbebauung gegen die Rauchgebiete, dann Grünflächen mit Baumbeständen als Trennung zwischen Industrie- und Wohngebieten usw. vor. Die Freiflächen scheiden sie in dauernd zu erhaltende, die parkartig zu behandeln sind, und in solche, die nur fürs erste nicht bebaut werden sollen. Die Wohnflächen werden geteilt in Arbeiterviertel mit Kleinwohnungen in Hoch- und Flachbau in der Nähe der Industriegebiete; in bürgerliche Wohngebiete, für welche die Gegenden nach dem Aaper-Wald zu gewählt wurden; in bevorzugte Gebiete, für welche, da die günstigste Lage am Hofgarten bereits besetzt ist, neue Gebiete an den Rheinufern, an den Gebirgshängen des Aaper-Waldes, bei Gerresheim vorge-

schlagen werden. Dazu treten die Ränder der Freiflächen, einige frei gelegene Grünstraßen, in erster Linie die Verbindung zwischen Rhein und Aaperwald, endlich einige entfernter gelegene, landschaftlich schöne Gebiete, besonders der gartenstadtartig anzulegende südliche Zipfel des Stadtgebietes bei Himmelgeist.

funden. Die Verfasser meinen, es könne gelingen, Düsseldorf zu einem Mittelpunkt des rheinischen Wasser- und Leichtsportes zu machen, was besonders für das Gelände gegenüber der Akademie und den künftigen Ausstellungsplätzen in Betracht komme. Um den Freiflächen einen bestimmten Halt zu



Entwurf „Jan Wellem“ der Hrn. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. h. c. Jos. Stübgen in Grunewald, Arch. L. Paffendorf in Köln und Dipl.-Ing. G. Strach in Berlin. IV. Preis von 7500 M.

Was die Unterteilung dieser Flächen anbelangt, so haben auch diese Verfasser darauf verzichtet, für die Industrieblöcke Maße anzunehmen. Für die Formgebung der Freiflächen waren die Form und Größe der bestehenden Wälder und der hauptsächlichsten Bachtäler maßgebend. Eingehende Berücksichtigung haben die Spiel- und Erholungsplätze aller Art ge-

geben und sie als große Parkanlagen der Gesamtstadt erscheinen zu lassen, sind sie von langen, schnurgeraden Alleen durchzogen, von denen die meisten in Radialzügen auf den zu erbauenden Turm des Rathauses gerichtet sind, während nach außen zu Gasthäuser und Vergnügungslöke Ziel- und Blickpunkte dieser Allee-Straßen bilden sollen. Durch

diese Alleen soll der Verkehr in den Freiflächen aufgenommen werden, sodaß die Randstraßen der Park-Anlagen ruhigen, vornehmen Charakter behalten können und „niemals dem Schicksal der Tiergarten-Straße in Berlin“ anheimfallen werden. Der Wasserwirtschaft innerhalb der bebauten Gebiete versuchen



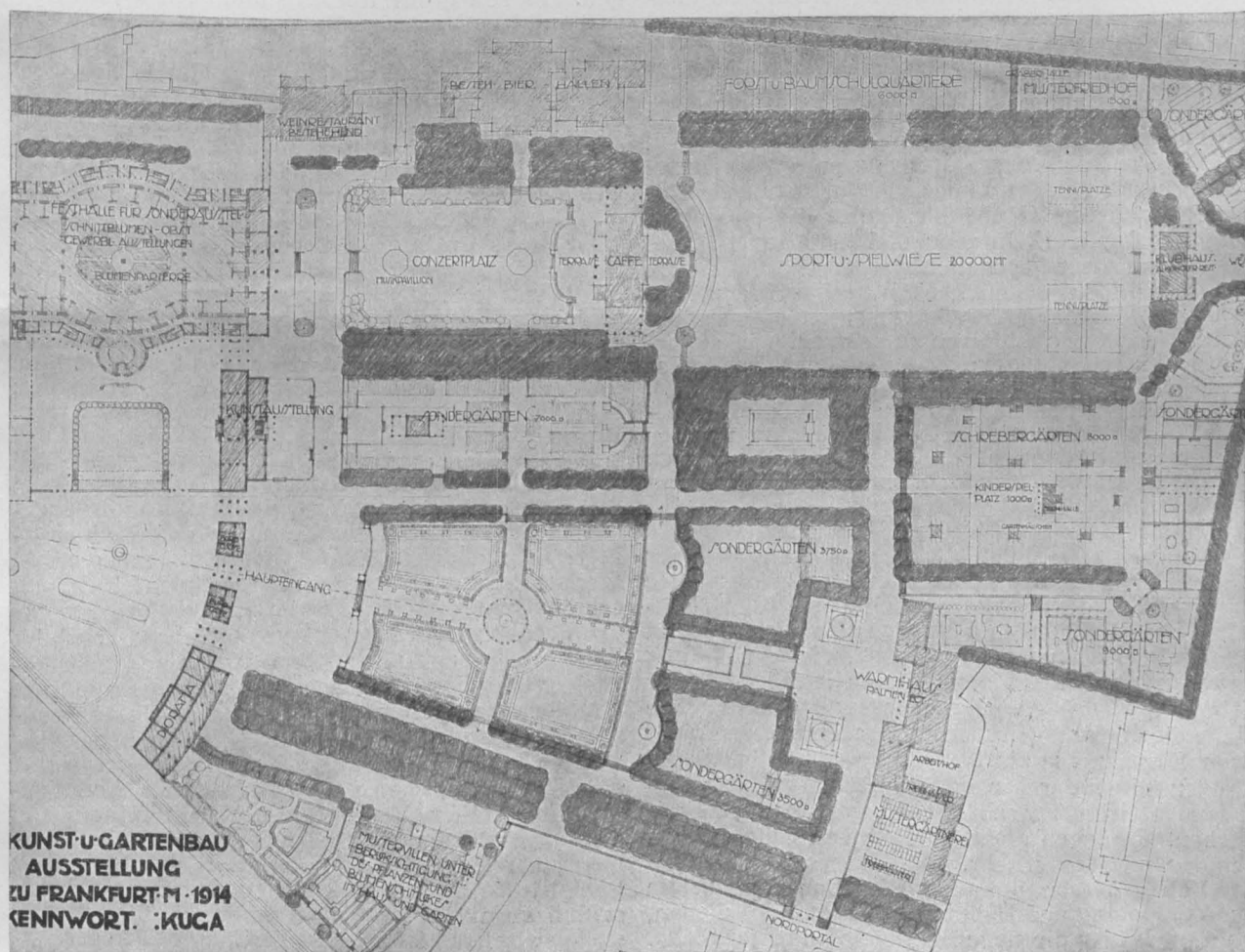
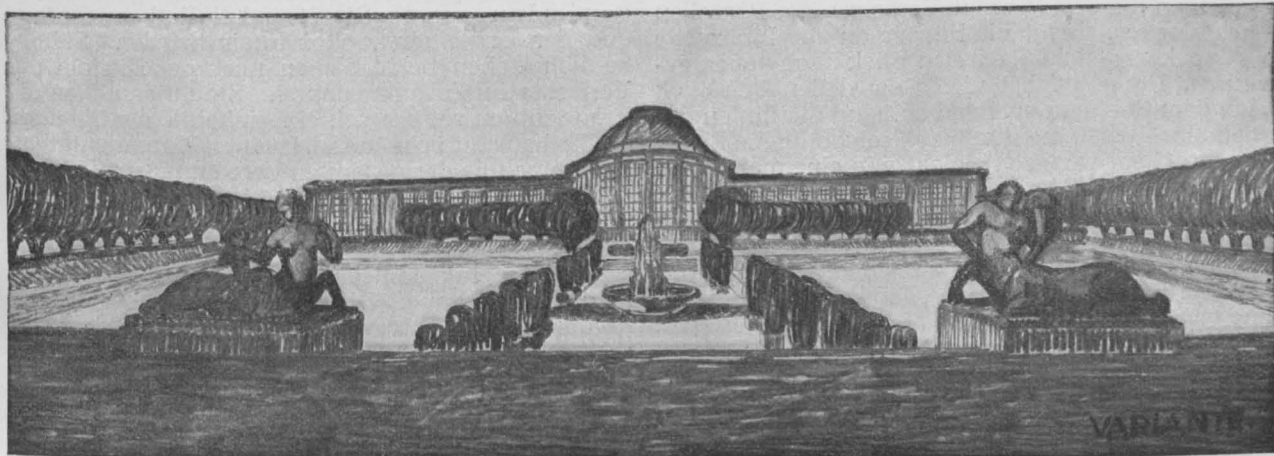
Linke Rheinseite. Hauptstraßen geändert.



Grafenberg und Gerresheim. Hauptstraßen geändert.

Entwurf „Jan Wellem“ der Hrn. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. h. c. Jos. Stübgen in Grunewald, Arch. L. Paffendorf in Köln und Dipl.-Ing. G. Strach in Berlin. IV. Preis von 7500 M.

festgelegte Blocks sind als Hochbauanlagen mit großen grünen Innenhöfen gedacht, während die übrigen Kleinhausviertel mit der geringen Tiefe von 50 bis 70 m als Reihenhauses-Anlagen geplant wurden. „Der Organisation des heutigen Arbeiters entsprechend ist nicht versucht worden, den Anlagen einen dörflichen, bäuerlichen Anstrich zu geben, sondern



Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Gartenbau- und Kunstaussstellung auf dem Gelände der Festhalle zu Frankfurt a. M.

Die Kleinhausviertel sind mit Miethäusern, Reihenhäusern, Gruppenhäusern und Einzelhäusern geplant. Größere, an die jetzige Bebauung angegliederte oder durch bereits bestehende Bebauungspläne

Die Ausbildung der bürgerlichen Wohnviertel

wurde mit mehr malerischer Gruppierung versucht. Auch hier sind die größeren Blocks für Miethäuser mit Innenhöfen, die kleineren für Reihenhäuser mit großen Gärten gedacht. Für die bevorzugten Wohnviertel sind Blocktiefen von 100 : 150 m und mehr angenommen. Für die Abhänge des Aaperwaldes und bei Gerresheim, aber auch für andere Punkte mit schöner Aussicht, besonders an den Rhein-Ufern, empfehlen die Verfasser ein Versetzen der Parzellen eines Blockes, damit die Häuser an der Innenseite des Blockes gleichfalls freien Blick nach außen gewinnen. Um möglichst vielen Baustellen den Blick nach dem Rhein zu verschaffen, sind die Linien der Rheinufer-Bebauung durch zahlreiche offene Plätze unterbrochen, wodurch gleichzeitig eine malerische Abwechslung beider Rheinufer-Bebauung ermöglicht wird. Die Verfasser haben im allgemeinen danach getrachtet, Anregungen sowohl für malerische wie für strengere Anordnungen zu geben, wobei besonders Wert darauf gelegt wurde, daß jedes Wohnviertel eine geräumige Angeranlage als Mittelpunkt erhielt. Die Wohngebiete bei Himmelgeist, die nach Art von Bauerngehöften sich zu kleinen Siedelungen zusammenschließen, sind ganz dem landschaftlichen Charakter untergeordnet.

Auch diese Verfasser sind der Meinung, daß es zur Schaffung eines schönen Stadtbildes unerlässlich ist, im Dienste der Gesamtwirkung und des Gesamtwohlles bauliche Beschränkungen wirtschaftlicher und künstlerischer Art zu treffen. Das kann jedoch nach ihrer Ansicht erst dann geschehen, wenn dem Baulustigen ein fertiger städtischer Parzellierungsplan vorgelegt werden kann, auf welchem er sich seine Baustelle nach eigenem Ermessen auszusuchen in der Lage ist.

Die Straßenführung hat in diesem Entwurf meist die Form der geraden Linie erhalten, da nur in einer geradlinigen Straße ein für Großstädte unbedingt nötiger Schnellverkehr ermöglicht und Ausblick aus dem Häusermeer geschaffen werde. Diesem Zweck des freien Blickes dienen auch einige Sternplätze. „Es wurde versucht, diese in letzter Zeit so verpönte Platzart wieder so zu Ehren zu bringen, wie sie ursprünglich gedacht war: als Mittelpunkt architektonisch gehaltener Grünstraßen in großen Parkanlagen. So verpönt Sternplätze in Wohnvierteln sind, so ausgezeichnet dürften sie im Zusammenhang mit den großen Grünflächen stehen, denen sie den Eindruck geben, als sei die ganze Stadt ein Park mit eingebauten Wohnvierteln“.

Die Verfasser vertreten die Ansicht, daß die „Ausfall“-Straße nicht allen Anforderungen einer solchen Straße entsprechen könne. Sie diene der Straßenbahn, dem Schnellverkehr, dem Auto-, Radfahr-, Reit-, Wagen- und Straßengüter-Verkehr und sei infolgedessen wenig geeignet, die Verbindung des Stadlinnen mit dem Grünen zum Zweck der Erholung zu bilden. Die Verfasser setzen an ihre Stelle die „Strahl“-Straßen und unterscheiden diese nach Straßen, die als Aufteilungs- und Geschäfts-Straßen mitten durch neue Wohngebiete führen, und in ruhige Grünstraßen als Uebergang zu den Freiflächen. Daneben dient ein Netz von Güterstraßen dem Hauptlastenverkehr.

Von größeren monumentalen Baugruppen, die der Veredelung und Hebung des Stadtbildes dienen, steht auch hier die neue Akademie an erster Stelle. Ihre Lage ist so gewählt worden, daß die Baugruppe das engere Weichbild Düsseldorfs an der Rheinfront abschließt. Infolgedessen ist die Anlage nicht parallel zur Rheinfront gestellt worden, sondern so, daß ihre Achse verlängert etwa den Rathhausturm treffen würde und sich die Gebäude von der Altstadt aus in ihrer vollen Breite zeigen. Ein größerer Vorplatz mit architektonischen Anpflanzungen soll die Weiterführung der Anlage bis zum Rhein-Ufer vermitteln. Die Akademie hebt den Ansatzpunkt der großen Grünverbindung zwischen Rhein und Aaper-Wald hervor, wobei sie gleichzeitig den Endpunkt der vornehmsten Parkstraße durch einen Ehrenhof erwei-

tert. Hinter der Akademie sind die neuen Ausstellungsgelände angenommen; sie haben freie Aussicht auf den Rhein und sind untereinander und mit der großen Kaiserswerther Parkstraße durch eine lange Ausstellungs-Allee nach dem Vorbilde der Herkules-Allee in Dresden verbunden. Der Nordfriedhof ist in den großen Grünzug mit einbezogen worden.

Ausgangspunkt und Ursache der Umgestaltungen im Inneren der Stadt sind die Rathaus-Anlage und der Bau einer zweiten Rhein-Brücke. Städtebaulich stehen beide Bauten nach der Ansicht der Verfasser im Zusammenhang. Sie untersuchen die Frage, ob es ratsam sei, ein einheitliches Gebäude als Rathaus zu schaffen, d. h. einen Monumentalbau zur Aufnahme der gesamten Verwaltung. Sie kommen jedoch zu dem Entschluß, eine Gruppe von Verwaltungsgebäuden vorzuschlagen, deren vornehmstes als Repräsentationshaus der Stadt durch reichere architektonische Gestaltung herausgehoben werden könne. Dieses repräsentative Rathaus nimmt die Zentralverwaltung, Sitzungssäle, Kommissions-Zimmer usw. auf; ihm wären die Gebäude der kommunalen Verwaltung als schlichtere Bauten anzugliedern. Auf das Rathaus führt ein Bündel von Radialstraßen, über welche sich die Verfasser ausführlicher verbreiten. Neben dem Rathause nun ist ein eigentliches Festhaus der Stadt vorgeschlagen. Es soll große Konzert- und Festsäle, kleinere und mittlere Vortragssäle usw. enthalten und das Rathaus selbst räumlich entlasten. Das Festhaus ist so in Beziehung zum Rhein gedacht, daß zwischen Schloß-Ufer und Festhaus eine große Rhein-Terrasse entstünde, die den Blick über den Rhein öffnet.

Für die neue Kunstgewerbeschule ist der Platz zwischen Sittarder- und Venloer-Straße, sowie Cecilien-Allee angenommen.

Auch in diesem Entwurf findet sich der Vorschlag, zur Entlastung verkehrsreicher Straßen nicht Straßenverbreiterungen vorzunehmen, durch welche häufig große Werte vernichtet werden, sondern die Entlastung durch Parallelstraßen herbeizuführen, welche neue Werte schaffen. Wehrhahn, Shadow-Straße sind überlastet oder werden es bald sein. Eine vorgeschlagene Parallelstraße hat folgenden Verlauf: „An der Kreuzung Wehrhahn—Cölner-Straße resp. Pempelforter-Straße setzt der Durchbruch ein, führt über Hinterland, kreuzt die Jakobi-Straße, dann führt er über das städtische Terrain der Turnhalle, kreuzt die Bleich-Straße, die Victoria-Straße und durchschneidet das Terrain der Loge, um in den Shadow-Platz zu münden“. Dieser neue Straßenzug ergibt Wertsteigerungen, die seine finanzielle Durchführung ermöglichen.

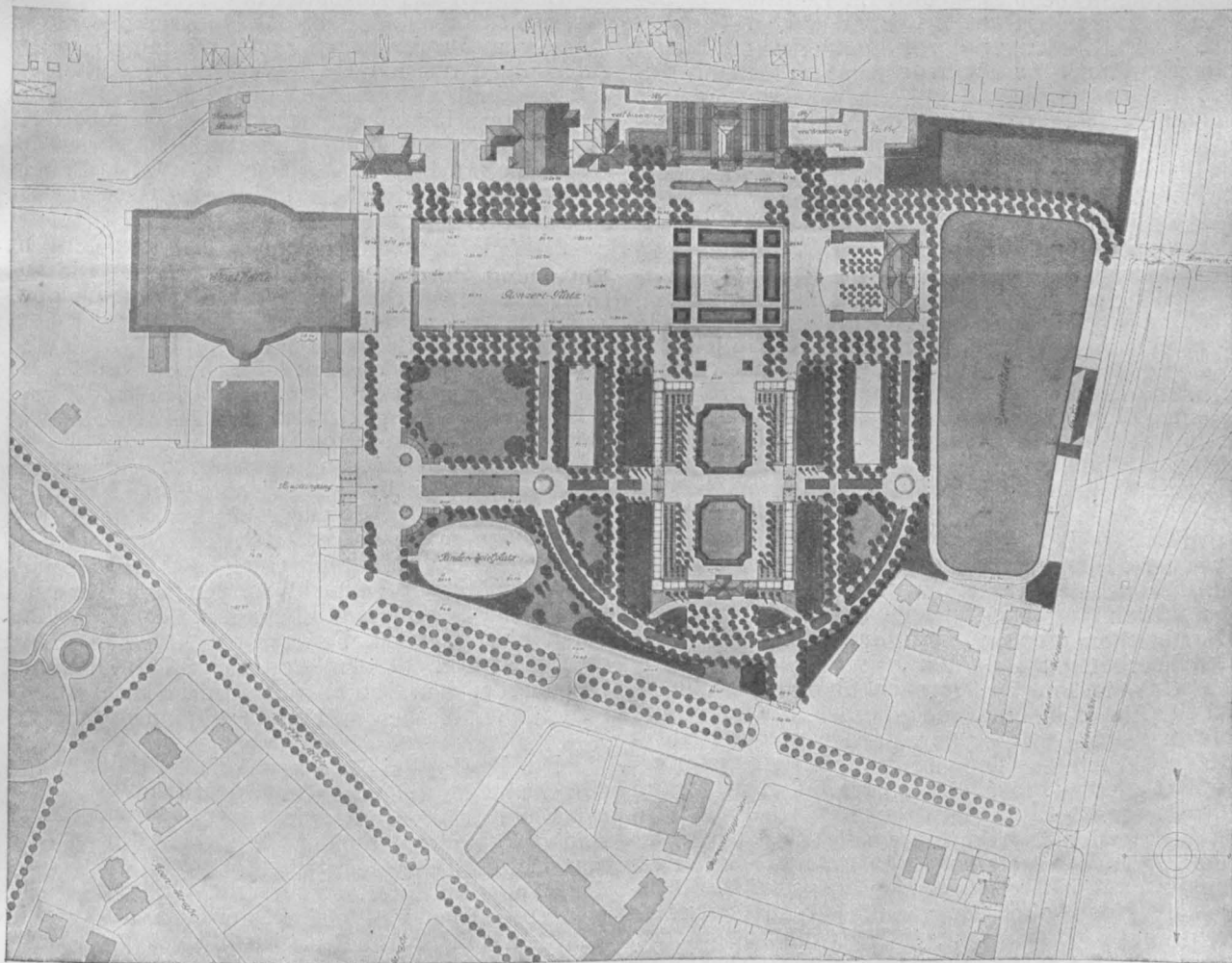
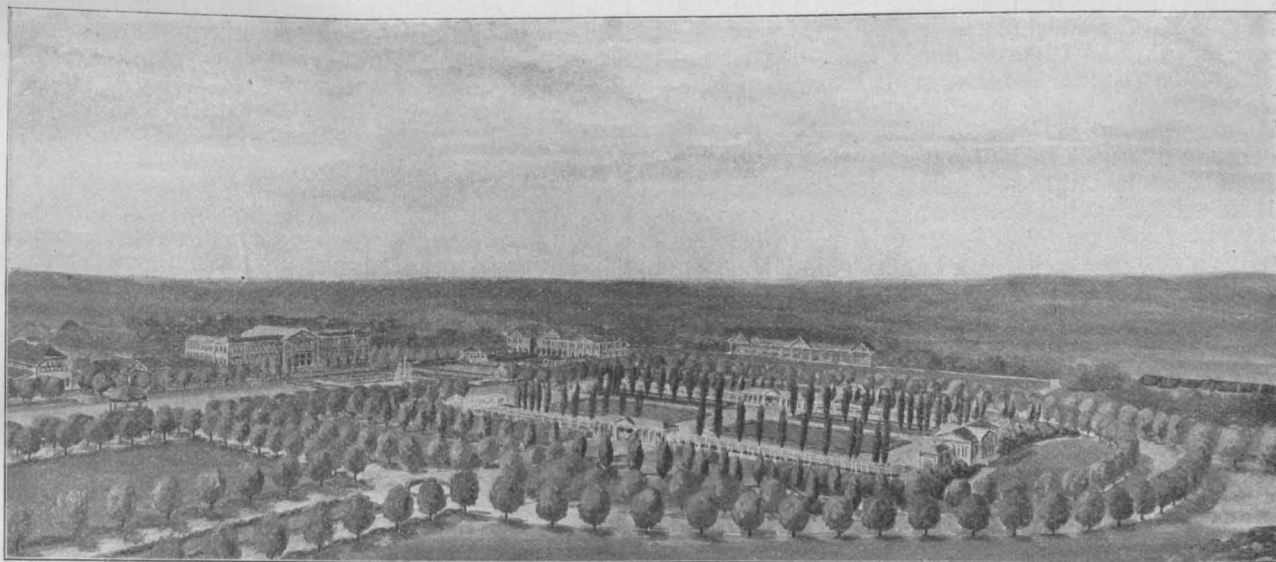
Ferner wird vorgeschlagen ein Durchbruch im Zuge der Kaiser Wilhelm-Straße und eine Weiterführung mittels diagonalen Durchschneidung des großen Baublockes zwischen Kreuz-, Bismarck-, Josephinen- und Stein-Straße. Hierdurch würden ein neuer Weg zum Rathaus und eine kürzere Verbindung zwischen dem linksrheinischen Stadtteil und dem Bahnhof geschaffen. Weitere Vorschläge beziehen sich auf eine Verlängerung der Kurfürsten-Straße; auf die Schaffung einer Süd-Ost-Verbindung durch Anlage einer Radialstraße, die, am Volksgarten vorbeiführend, Anschluß an die Hütten-Straße und an die Kreuzungsstelle zwischen Eisenbahn- und Cölner-Straße erhalten soll; auf eine Ost-Verbindung durch Fortsetzung des Höher-Weg; auf eine Durchführung der Fürstenwall-Straße zum Hafen; auf die Anlage weiterer Kinderspielflächen in den bebauten Teilen der Stadt usw.

Die Verfasser erkennen der Ausbildung der Verkehrs-Anlagen bei Schaffung eines Generalbebauungsplanes eine sehr wichtige, wenn nicht die bedeutungsvollste Stelle zu und legen besonderes Gewicht auf die wirtschaftliche Durchführbarkeit. Für die Eisenbahn-Anlagen wird eine Steigerung der Leistungsfähigkeit durch teilweise sofortigen, später vollständigen Umbau vorgesehen. (Vergl. den Plan in No. 65, Seite 563.)

Der Grundgedanke für die Umgestaltung des Güterverkehrs ist dabei, daß die Güterbahnhöfe keinesfalls hinausgelegt werden dürfen, daß vielmehr eine noch bessere Verteilung über das ganze Gebiet

neue Umgebungsbahn von Rath über Stockum, über eine neue Nord-Brücke über den Rhein und über Oberkassel nach Neuss vorgeschlagen.

Der Haupt-Stückgutbahnhof Derendorf bleibt



Entwurf mit dem Kennwort „Uebersichtlich“ der Hrn. Gartenarchitekt G. A. C. Hardt in Verbindung mit den Architekten Salzmann und Ganzlin in Düsseldorf. II. Preis.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Gartenbau- und Kunstausstellung auf dem Gelände der Festhalle in Frankfurt a. M.

anzustreben ist, während die Betriebs-Anlagen z. T. mehr nach außen gelegt werden können. Zur Verbindung der Betriebs- und Güterbahnhöfe wird außer der bereits von der Eisenbahnverwaltung vorgesehenen Güterumgebungsbahn Rath - Eller eine

an jetziger Stelle liegen und wird erweitert, während die jetzigen dem Verschiebeverkehr dienenden Anlagen hinausgelegt werden sollen. Für den Güterbahnhof Lierenfeld und Bilk sind Erweiterungen vorgesehen, der Güterbahnhof Grafenberg soll da-

gegen vollständig verlegt werden und seinen Platz nördlich der Eisenbahnstrecke Düsseldorf—Elberfeld erhalten. Die Rangier-Anlagen dieses neu zu schaffenden Bahnhofes sind auch für den Bahnhof Gerresheim bestimmt, der hochgelegt wird und dessen Güteranlagen nördlich vom Personenbahnhof Platz finden. Erhalten bleiben, aber wesentlich vergrößert werden soll der Güterbahnhof Eller, dasselbe gilt vom Güterbahnhof Oberkassel. Neue, dem Güter-Verkehr dienende Bahnhöfe sind vorgesehen in Unter-Rath sowie Himmelgeist, ersterer zur Bedienung des neu zu schaffenden Nordhafens, letzterer zur Aufschließung des Westens, der sonst auf etwa 1000 ha Fläche ohne Güterbahnhof wäre. Die Verfasser berechnen, daß die Gütermenge, die in Düsseldorf umzuschlagen ist, von 6 Millionen t i. J. 1910 auf 19 Millionen t i. J. 1930 und mindestens 46 Millionen t i. J. 1950 bei einer normalen Verkehrsentwicklung angewachsen sein werde und daß dementsprechend für die Erweiterungsmöglichkeit der Anlagen Sorge getragen werden müsse.

Zur Bewältigung des großen Güteraufschlages in Düsseldorf wird ferner die Schaffung ausreichender Rangieranlagen für notwendig erachtet, die jetzt nicht vorhanden seien. Es wird die Anlage eines neuen großen Verschiebebahnhofes an der westlichen Seite der Staatsbahnstrecke von Rath nach Ratingen—Speldorf vorgeschlagen.

Die Verfasser machen den bemerkenswerten Vorschlag, die Straßenbahnen in den Morgen- und Abendstunden zum Gütertransport heranzuziehen, namentlich für den Kohlenverkehr. Alle Güterbahnhöfe sind daher mit hoch- und tiefliegenden Straßenbahn-Anschlüssen ausgestattet.

Für den Personenverkehr wird ferner berechnet, daß bei einer augenblicklichen durchschnittlichen Personenzahl von 83—84 000 ankommenden, bzw. ab- und durchfahrenden Personen im Jahre 1930 täglich 200 000, im Jahre 1950 mehr als 500 000 Personen auf dem Hauptbahnhof abzufertigen seien. Dementsprechend ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Erweiterung und Verschiebung des Empfangsgebäudes in den Wilhelms-Platz hinein vorgesehen, wodurch es möglich wird, die jetzigen Stumpfgleise auch zu Durchgangsgleisen auszubilden. Hierin ähnelt der Plan dem mit dem I. Preise gekrönten Entwurf, ferner in der Festhaltung des Hauptbahnhofes an alter Stelle, während von der vollständigen Hochlegung des Bahnhofes abgesehen wird. Trotzdem ist auf dem Plan die Durchführung der Bismarck-Straße unter dem Bahnhof eingezeichnet, die Ausführbarkeit ist aber nicht nachgewiesen. Der erweiterte Hauptbahnhof erhielt 20 Gleise mit 16 benutzbaren Bahnsteigkanten, während für den jetzigen Zustand nur 10 Bahnsteige in Betracht kommen. Die Abstellanlagen sind weithinausgeschoben hinter den Güterbahnhof Derendorf.

Was die übrigen Personenbahnhöfe betrifft, so ist eine Verschiebung des Derendorfer Bahnhofes bis an die Jülicher-Straße vorgesehen, der Unterbilkler-Bahnhof soll von 2 auf 4 Bahnsteigkanten erweitert werden, der Personenbahnhof Eller an die Personen-Eisenbahnstrecke Düsseldorf—Köln verlegt werden, etwa dorthin, wo die Gleise nach Eller abzweigen. Der Bahnhof ist in Geländehöhe angelegt und mit 6 Bahnsteigkanten ausgestattet. Hochgelegt werden sollen dagegen die Personenbahnhöfe Rath und Unterrath (nur als Haltepunkt behandelt). Ersterer ist bis an die Liliencron-Straße gerückt worden und hat verbesserte Anschlußlinien erhalten. Schließlich soll noch der Bahnhof Benrath auf die südliche Seite der Provinzial-Chaussee verlegt werden.

Was die Umgestaltung und Neuschaffung von Hauptbahnlinien betrifft, so ist eine durchgreifende Aenderung vorgesehen bei der Bahnlinie nach Elberfeld. Die Gleise würden bald hinter dem — wie schon erwähnt, hochzulegenden — Bahnhof Gerresheim nach Süden abschwanken, an Trille vorbei führen und bei Lindesbeck wieder in die alte

Strecke einmünden. Eine neue Hauptbahnlinie nach Kaiserswerth mit Anschluß nach Holland ist wie bei dem mit dem I. Preis ausgezeichneten Entwurf vorgesehen, jedoch mit anderer Linienführung und einer Ueberquerung des Rheines nordöstlich von Ehingen. Ferner ist eine neue Linie Himmelgeist—Bedburg—Jülich—Aachen angenommen, die bei Stürzelberg den Rhein überschreitet und von Jülich ab eine der bestehenden Linien nach Aachen benützt.

Bezüglich der Schnellbahnen unterscheiden die Verfasser zwei Arten, sog. elektrische Stadt-Fernbahnen, die auf den zu verbreiternden Staatsbahnkörpern liegen, in den Städten in die Staatsbahnhöfe eingeführt und von der staatl. Eisenbahn-Verwaltung betrieben werden sollen, ferner eigentliche Städtebahnen, die in das städtische Straßenbahnnetz einmünden. Bahnen ersterer Art sind die nach Duisburg, Essen, Elberfeld, Ohligs—Solingen—Remscheid, der zweiten Art die nach Köln, über eine Rheinbrücke bei Hamm nach Neuss und von hier auf direktem Weg nach M.-Gladbach, ferner nach Benrath und nach Kaiserswerth. Es sind z. T. verschiedene Linienführungen untersucht; für die Führung außerhalb der Stadt sind meist neue Radialstraßen benützt.

Die Straßenbahnen sollen, um die Verkehrsschnelligkeit steigern zu können, durchweg eigenen Bahnkörper erhalten. Sie sind als große durchgehende Radiallinien gedacht.

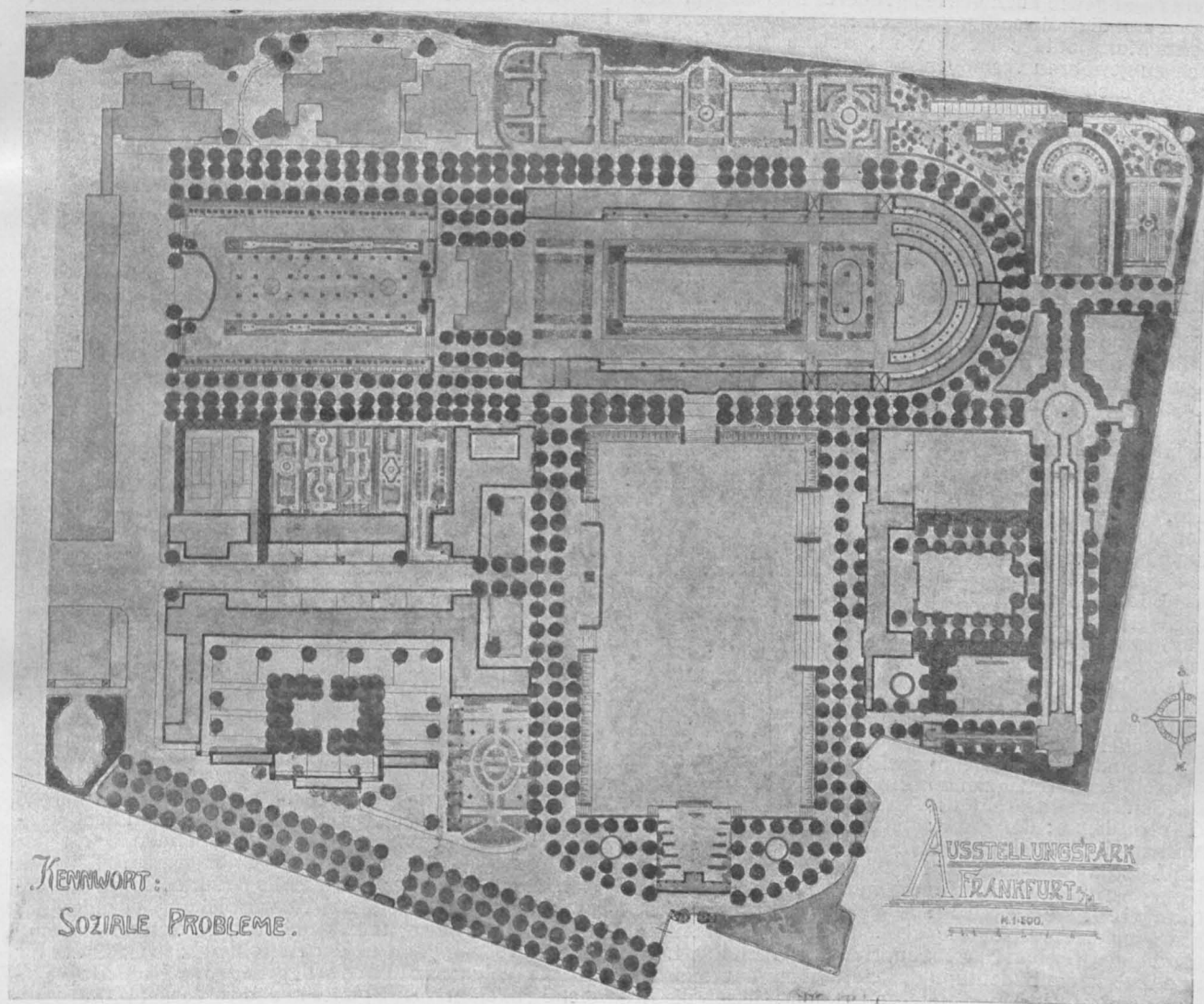
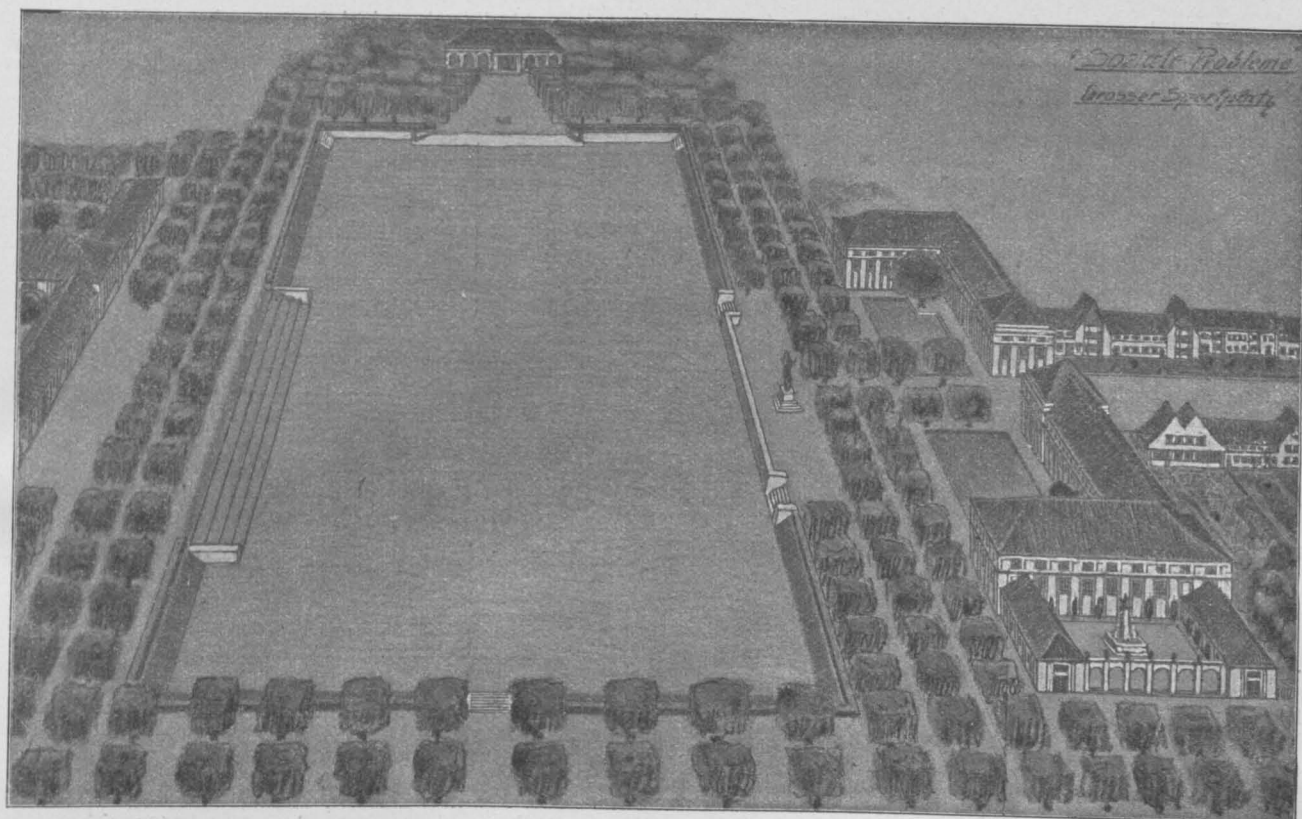
Bezüglich des Ausbaues des Straßennetzes, das, wie schon erwähnt, im Stadtinneren durch eine Reihe von Durchbrüchen und Entlastungsstraßen, nach außen durch neue Radialstraßen verbessert und erweitert wird, machen die Verfasser den Vorschlag, eine Trennung nach der Benutzungsweise vorzunehmen, vor allem den Lastverkehr besondern Straßen mit Fahrwegsgleisen zuzuweisen. Ebenso sind dem Autoverkehr bestimmte Straßen vorwiegend gewidmet worden.

Die Neuanlage von Schnellbahnen und Straßen macht den Bau einer Reihe von neuen Rhein-Brücken erforderlich, die z. T. schon genannt sind. Es sind 5 geplant, und zwar eine Nord-Brücke bei Stockum, eine Brücke am Rathaus-Platz, eine West-Brücke bei Hamm, eine Schnellbahn-Brücke bei Flehe und eine Süd-Brücke bei Stürzelberg. Außerdem ist im Zuge der Herold-Straße eine Schwebefähre in Aussicht genommen.

Für die Verbesserung des Wasserverkehres ist im Norden für das dort geplante große Industrie-Viertel ein neuer Hafen vorgesehen, der jedoch nicht unmittelbar am Rheingedacht ist, sondern östlich desselben geschaffen und durch einen 1,5 km langen Stichkanal zugänglich gemacht werden soll. Dadurch würde das Gelände am Rhein für die bessere Bebauung frei gehalten. Ferner ist im Süden der Stadt ein im Plan nicht eingetragener Südhafen vorgesehen, der dem Oberbilkler Industrie-Viertel den erforderlichen Wasseranschluß vermitteln soll.

Das Preisgericht erkennt die sorgfältige, von eingehendem Studium zeugende Bearbeitung der Neugestaltung der Verkehrsanlagen an, wenn den Vorschlägen auch nicht durchweg zugestimmt und durch die Art der Bearbeitung die Zweckmäßigkeit der Lösung im Einzelnen auch nicht immer als einwandfrei dargetan bezeichnet werden kann. Bezüglich des Hauptbahnhofes wird die vorgeschlagene Durchführung der Bismarck-Straße ohne Hochlegung des ganzen Bahnhofes nicht als möglich, die Lage des neuen Abstellbahnhofes als zu weit entfernt bezeichnet. Es wird bezüglich der Eisenbahnanlagen anerkannt, daß die Vorschläge neue und wertvolle Gedanken enthalten, namentlich wird die vollständige Beseitigung aller jetzt noch vorhandenen Kreuzungen der Straßen in Schienenhöhe lobend hervorgehoben.

Die Vorschläge für die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zu Nachbarstädten werden als klar und zweckmäßig, doch der Entwicklung z. T.



Entwurf mit dem Kennwort „Soziale Probleme“ des Hrn. Architekten Dr. Hugo Koch in Hamburg, unter Mitarbeit des Hrn. Granz in Hamburg, sowie des Hrn. Gartenarchitekten Maaß in Lübeck. Ein III. Preis.
Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Gartenbau- und Kunstausstellung auf dem Gelände der Festhalle in Frankfurt a. M.
11. September 1912.

vorgreifend bezeichnet, anderseits wird, wie auch schon bei dem mit dem I. Preise ausgezeichneten Entwurf hervorgehoben wurde, die Angliederung der Städtebahnen an die Eisenbahnen und die teilweise Einführung mit denselben in das Stadttinnere als wohl nicht mehr durchführbar angesehen.

Gelobt werden ferner die Vorschläge für den Ausbau der Straßenbahnen, und die für die verschiedenartige Benutzung der Straßen, als eine beachtenswerte Weiterbildung des von der ersten Wiener Stadterweiterung bekannten Gedankens bezeichnet. Die vorgesehenen Radialstraßen werden im allgemeinen als zweckmäßig anerkannt, desgl. die geplanten Durchbrüche im Stadttinneren, wobei jedoch die Durchquerung des Hofgartens im Anschluß an den Durchbruch vom Burg-Platz nach der Ratinger-Straße nicht ohne Bedenken erscheint.

Bezüglich der dem Wasserverkehr dienenden Anlagen wird auf das Fehlen von Plänen für den Süd-Hafen hingewiesen; bei dem Nordhafen wird die Ueberschreitung der Einfahrt durch die nördliche

Umgebungsbahn als mißlich angesehen. Als neuer Gedanke wird die, übrigens auch in anderen Entwürfen vorgeschlagene, Schaffung eines Stauens im Oberlauf der Düssel gewürdigt. Es soll dadurch hier eine Speisung des nördlichen Binnenhafens erreicht werden können.

Bezüglich der baukünstlerischen Ausgestaltung, die ihren Mittel- und Ausgangspunkt in der an historischer Stelle neu zu schaffenden Rathausgruppe findet, werden die interessante Wirkung der Bauanlage selbst hervorgehoben und ebenso der Umstand, daß der mächtige Turm den Augenpunkt einer Reihe strahlenförmig auf ihn geführter Straßen bilden soll, ein Gedanke, der auch über das bebaute Gebiet hinaus fortgesetzt, unter Umständen zu interessanten und eindrucksvollen Wirkungen führen könne. Die vorgesehenen Grünflächen werden als ausreichend angesehen, im übrigen jedoch wird eine ins Einzelne gehende Kritik an den Vorschlägen für die Verteilung der Bebauung, Anordnung von Parks, Sportplätzen usw. nicht geübt. — (Forts. folgt.)

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Gartenbau- und Kunstausstellung auf dem Gelände der Festhalle in Frankfurt am Main.

Von Geh. Brl. a. D. Franz Gerstner in Frankfurt a. M.

Hierzu die Abbildungen Seite 629, 631 und 633.



Obwohl Düsseldorf und Mannheim uns 1904 und 1907 reiche Garten-Ausstellungen und zu gleicher Zeit auch je eine inhaltsreiche Kunstschau geboten haben, so wird doch die Gartenbau-Ausstellung, welche Frankfurt a. M. für 1914 vorbereitet, ein wesentlich anderes und gewiß auch befriedigenderes Bild zeigen, weil dabei erst die notwendige gegenseitige Ergänzung und Befruchtung zutage treten wird, welche beide Gebiete sich zu gewähren vermögen, was damals noch nicht erstrebt, geschweige denn erreicht worden war.

Der erste Schritt zu diesem zum ersten Mal in Deutschland in großem Stil gesteckten Ziel war das Ausschreiben des Wettbewerbes, dessen Ergebnis im Nachfolgenden besprochen wird. Zunächst galt es, für die Vorbereitung dieser lohnenden Aufgabe den Gartenkünstlern und den Architekten Deutschlands die erforderliche zielbewußte Grundlage zu schaffen durch ein Wettbewerbs-Programm, das die in Düsseldorf und Mannheim zutage getretenen Mängel erkannte und sie auszuschließen versuchte. Es war dabei zu berücksichtigen, daß eine Kunstausstellung in der Hauptsache auf innere geschlossene Räume angewiesen ist, eine Gartenbau-Ausstellung aber auf das Freie, wenigstens in ihren wichtigsten Teilen; es können höchstens einige ausgewählte Stücke der Kunst zum Schmuck ihrer Hauptbestandteile heran gezogen werden, ohne den Inhalt der Gartenbau-Gebiete wesentlich zu fördern.

Für Frankfurt soll nach den Erfahrungen von 1904 und 1907 eine groß gedachte Vereinigung erreicht werden, eine mit einer Kunstausstellung innerlich verbundene, nicht nur eine gleichzeitig am gleichen Ort stattfindende Gartenbau-Ausstellung. Ihr Programm muß, auf eine Nachahmung des Dagewesenen verzichtend, weitblickend der heutigen Entwicklung Rechnung tragen. Nicht Gartenbau und Kunst, sondern solcher als Kunst muß zum Ausdruck kommen. Die formale Gestaltung jeden Gartens ist von der Zweckfrage abhängig; höchste Formvollendung und beste Zweckerfüllung müssen eins sein, und moderne Gartenaufgaben werden weder durch Anleihen bei der Natur, noch durch solche bei der Vergangenheit gelöst.

Die nächste Ausstellung wird viel weniger als bisher eine Material- (Pflanzen und Blumen) schau sein, sie muß das Schwergewicht auf die Vorführung ausgeführter Gärten legen; die Entwicklung der Pflanzenzucht, die Verwendbarkeit des Pflanzen-Materiales und besonders die Leistungsfähigkeit der Gartenkunst an sich und ihre Beziehungen zu anderen menschlichen Schaffens-Gebieten — das müssen die Hauptaufgaben der Frankfurter Veranstaltung sein. So werden der Zusammenhang zwischen Gartenbau, Haus und Familien-Leben und die soziale Bedeutung des Gartenbaues veranschaulicht werden. In einer anderen Gruppe müssen die Anlagen für Spiel und Sport, Tennis, Krocket, Turn- und Kinderspielplätze, Wasser-, Luft- und Sonnenbäder den Zusammenhang zwischen Gartenbau und Körper-Kultur nachweisen. Zusammenhängend damit sind die Aufgaben des Gartenbaues im Dienste der Gemeinden bzw. des

Städtebaues durch Volksgärten, Schmuck- und Erholungs-Plätze, Schul- und Krankenhausgärten, auch Straßenanpflanzungen und Friedhofanlagen zu berücksichtigen. Dazu kommt die Einfügung von Bauten, wie Garten-, Klub- und Sommerhäusern, ebenso einer Gruppe von Muster-Villen nach Darmstadt's Beispiel 1908.

Die Pflanzen- und Blumen-Züchter brauchen auch Plätze für Markt- und Handelswaren in Reihen und Beeten, Pflanzenhäuser und sonstige Kultur-Einrichtungen, sowie solche der Binde-Kunst, welche Letztere in erster Linie in der Festhalle Platz finden sollen. Als Ergänzung der Sondergarten-Vorführungen sollen griechische, römische und sonstige historische Gärten, Gartenbilder aus Indien und den Kolonien Berücksichtigung finden, wozu auch Dioramen als wirksames Darstellungs-Mittel dienen.

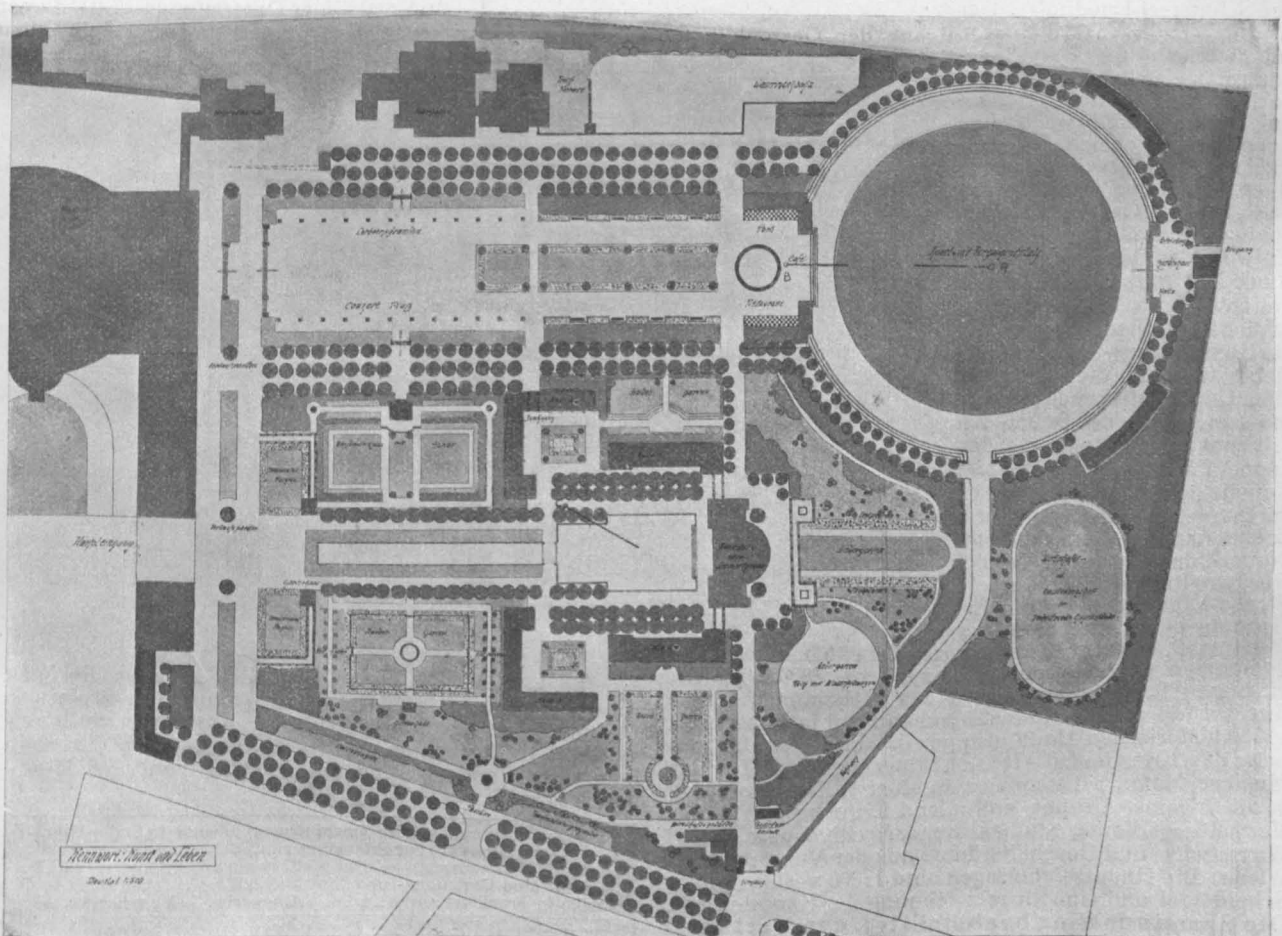
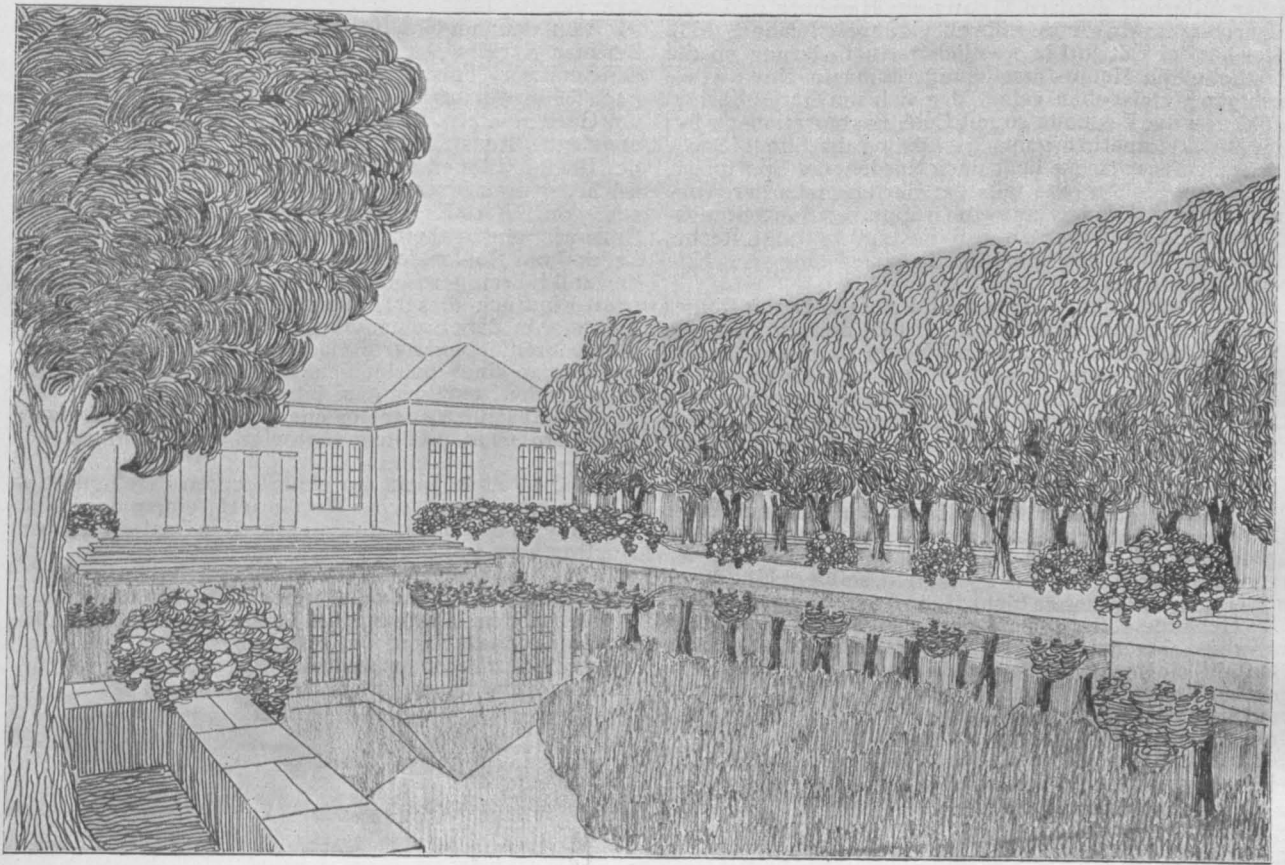
Vermieden werden Vergnügensparke und eine allzu-große Zahl von Wirtschaften, weil sie einen Mißton in die künstlerisch und wissenschaftlich anregende und in sich harmonische Ausstellung bringen. Unabhängig davon soll, wenn auch in innerem Zusammenhang, die Kunst-Ausstellung sich angliedern. Diese wird wieder eine andere Gruppe von Besuchern anziehen, also einen weiteren Faktor zum äußeren Gelingen des vielseitigen Unternehmens bringen. Soweit das Programm, zu dessen Erfüllung 39 zum größten Teil tüchtige Lösungen oft von mehreren vereinten Künstlern eingegangen sind, von denen 4 preisgekrönt, 2 angekauft wurden.

Das Preisgericht hat unter dem Vorsitz des Stadtrates Schaumann als Präses der Baukommission der Ausstellung am 17. und 18. August getagt und bestand ferner aus den Hrn. Stadtgartendirektor Bromme aus Erfurt (als Ersatz für den am Wettbewerb teilnehmenden Frankfurter Gartendirektor Heicke), Höhmänn, Lönholdt, Mathes und Palmen-Garten-Direktor Siebert aus Frankfurt. Es hat seine Entscheidungs-Gründe in einem Protokoll niedergelegt und folgenden Bewerber Preise zuerkannt: Den I. Preis den Architekten Carl Blattner und C. F. W. Leonhardt, gemeinsam arbeitend mit dem Gartenbau-Direktor Heicke, sämtlich von Frankfurt, von der Öffentlichkeit freudig begrüßt, nachdem Hr. Blattner sich auf der Düsseldorfer Städtebauausstellung außer bei Wettbewerben durch sein geistvolles Modell der Kirche zu Frankfurt-Oberrad vorteilhaft bemerklich gemacht und Hr. Leonhardt aus den letzten wichtigen Frankfurter Wettbewerben als Sieger hervorgegangen war, Hr. Heicke aber durch seine städtischen Schmuck- und Erholungsanlagen sich den bleibenden Dank der Mainstadt verdient hat. Ihre gemeinsame Arbeit hat sich nach Ausspruch des Preisgerichtes ihren Ehrenplatz verdient „durch gute Verwirklichung der Idee der Gesamtausstellung im Allgemeinen, durch anerkennenswerte Großzügigkeit in der Aufteilung des Geländes für die verschiedenen in Betracht gezogenen Zwecke, Uebersichtlichkeit und eine glatte bequeme Verkehrs-Entwicklung“. Zu einer Variante ist von dem Entwurf der Plan Seite 629 beigefügt.

Der II. Preis fiel den Hrn. G. A. C. Hardt, Garten-Architekt in Düsseldorf, in Verbindung mit den Architekten Salzmann und Ganzlin daselbst zu. Wie die

Abb. S. 631 zeigen, verlegen die Verfasser außer in Anbauten zur Festhalle die Hauptausstellungsräume in eine ausgedehnte Doppelgruppe von Gebäuden, welche in der Nord-

westecke des Platzes durch Alleen umrahmt werden. Den verbleibenden Westen des Platzes nehmen Sport- und Vergnügungs-Plätze ein. Den Süden begrenzen Wein-



Entwurf mit dem Kennwort „Kunst und Leben“ des Hrn. Gartenarchitekten Nußbaum in Köln a. Rh. Ein III. Preis.
Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Gartenbau- und Kunstausstellung auf dem Gelände der Festhalle in Frankfurt a. M.
11. September 1912.

und Bierwirtschaften und eine zweite Ausstellungsbau-
gruppe; der mittlere Teil dient als Konzertplatz, daneben
liegen Brunnen und Café, um eine Wasserfläche angeordnet.

Den einen III. Preis hat sich Dr.-Ing. Hugo Koch
unter Mitarbeit der Hrn. Granz aus Hamburg und Gar-
tenarchitekt Maaß in Lübeck errungen (siehe S. 633).
Hier hat der Entwurf in westlicher Angliederung an die
Festhalle die Haupt-Ausstellungsräume in einen zwei-
armigen Hufeisenbau gelegt, der sich um Gartenflächen
zieht und der Festhalle zu mit Café, Restaurationsgarten
und Musiktempel in organischer Lösung abschließt. Senk-
recht zu dieser Achse liegt nach Norden der Sportplatz,
zu dessen Linken eine teils der Garten-, teils der Woh-
nungs-Kunst gewidmete zweite Gruppe von Ausstellungs-
Bauten sich den Anbauten an die Festhalle anreihet. Rechts
folgen in Alleen das Sport-Gebäude und langgestreckte
Schießbahnen usw.

Der Träger des anderen III. Preises ist der Kölner
Stadtgartenarchitekt Nußbaum (S. 635). Bei ihm nimmt die
Westecke ein großes Rondell mit Baum-Umpflanzung ein,
das eine Spielwiese einschließt und von kleineren Ge-
bäuden für Baumzucht umgeben ist, außerdem von einem
Café als Abschluß eines großen Schmuckplatzes, neben
dem westlich der Konzertplatz, südlich Wein- und Bier-

Wettbewerbe.

Wettbewerb Kaiser Franz Josefs-Stadtmuseum Wien.
Das Museum ist ein historisches Museum, dessen Gegen-
stände eine willkürliche, bloß auf dekorative Wirkung be-
rechnete Gruppierung nicht gestatten, sondern eine durch
alle Geschosse gehende historische Anordnung erfordern.
Das Gebäude soll zwar auf seinen Inhalt hinweisen, kei-
neswegs aber durch verschiedene Gestaltung einzelner
Bauteile die Unterschiede der einzelnen Sammlungsgrup-
pen andeuten. Die Uebereinstimmung zwischen Bauteil
und Sammlungsgruppe soll der
Innenausstattung überlassen
bleiben. Die Gesamtgestalt des
Gebäudes soll dessen Zweck in
einem einheitlichen architekto-
nischen Gedanken zum Aus-
druck bringen. Das Gelände ist
das des im bestehenden Lage-
plan dargestellten aufzulassen-
den Schmelzer Friedhofes. Der
Wettbewerb erstreckt sich auch
auf die Gestaltung der Umge-
bung des Gebäudes, wobei je-
doch auf die bestehende Bebau-
ung tunlichst, wenn auch nicht
unbedingt, Rücksicht zu neh-
men ist. Zum Zweck anderwei-
tiger Gestaltung kann die Be-
seitigung von Gebäuden vorge-
schlagen werden. Es ist beim
Entwurf des Bebauungsplanes
Rücksicht darauf zu nehmen,
daß ein Teil des Geländes nächst
dem neuen Stadtmuseum für
ein Ausstellungs- oder Galerie-
Gebäude und für die Errichtung
einer Gedächtniskapelle zur Er-
innerung an den Schmelzer
Friedhof verwendet werden
kann. Für die Umgebung der
Kapelle kann eine künstlerisch
wirksame Aufstellung alter
Grabdenkmäler des Friedhofes
vorgeschlagen werden. Bei der
Ausgestaltung der Aufmarsch-
Straße kann auch auf die Er-
richtung eines oder mehrerer
Denkmäler auf einer der angrenzenden Flächen Rücksicht
genommen werden. Bausumme zunächst 2800000 K. Die
einzelnen Sammlungsgruppen des Museums bestehen
in einer topographisch-historischen Hauptgruppe, einer
kulturhistorischen Hauptgruppe, in einer Hauptgruppe
betr. das Kunstleben Wiens, Erinnerungen an Dichter,
Musiker, Maler, Schauspieler, in einer Waffensammlung,
sowie in einer Gruppe enthaltend Erinnerungszimmer,
Verwaltungsräume, Studienräume, Archive usw., sowie
Wirtschafts- und Geschäftsräume aus der Vergangenheit
Wiens. Die Hauptzeichnungen sind 1:200 verlangt, dazu
Schaubilder und eine Einzelzeichnung der Hauptfassade.
Die Gemeinde Wien beabsichtigt, dem Verfasser
eines preisgekrönten Entwurfes die Ausarbei-
tung der Einzelzeichnungen und die künstlerische
Bauleitung im Einvernehmen mit dem Stadt-
bauamt zu übertragen.

Restaurant ihre Plätze finden. Die Hauptausstellungs-
Bauten umgeben im Nordwesten einen Teich, umsäumt
von Gärten und einem See im Westen. Die äußerste
Ecke daselbst nimmt ein Ausstellungs-Platz für Industrie
usw. ein.

Von den angekauften Entwürfen sei derjenige des
Berliner Architekten Großmann mit dem bezeichnen-
den Kennwort „Forum“ erwähnt. Er schließt seinen Platz,
nach Teilung in das Forum und eine symmetrische Gruppe
von Gartenplätzen, im Norden durch ein großes vornehm
angelegtes Ausstellungsgebäude ab. Zwischen ihm und
den Restaurationen am Süd-Rande gruppieren sich zahl-
reiche, symmetrisch angelegte Gärten und Plätze ver-
schiedener Art. Es fehlt der Raum, auch auf die übrigen
Entwürfe einzugehen. Sie stellen zum Teil reizvolle
Feder- und Kohlezeichnungen der Gartenausgestaltung
dar und führen gewiß neben dem überaus günstigen Ge-
samt-Eindruck dieser Fülle geist- und kunstvoller Ar-
beiten, von denen auch verschiedene nicht ausgezeich-
nete, durch lobenswerte Gedanken das Ihre beitragen
werden, zu einer befriedigenden endgültigen Ausarbei-
tung für die Ausführung im Jahre 1914.

Die Abschlüsse der Kostenanschläge schwanken zwi-
schen 175 000 M. und dem etwa vierfachen Betrage. —

Wir zweifeln nicht an einer starken Beteiligung an
diesem bemerkenswerten Wettbewerb, einem der künst-
lerisch bedeutendsten, die seit Jahren in Oesterreich zum
Austrag kamen. —

Aus einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für die
Errichtung eines Bismarck-Turmes der Kreise Marienburg-
Stuhm auf dem Waldberge bei Lichtfelde in Westpreußen
ist Hr. Architekt Ernst Rang in Rangsdorf bei Berlin als
Sieger hervorgegangen und mit der architektonischen Be-
arbeitung und Bauleitung betraut worden. —



Vermischtes.

Die kleine goldene Medaille der „Großen Berliner
Kunstaussstellung 1912“ ist dem Architekten Professor
Dr. phil. h. c. Hermann Billing in Karlsruhe verliehen
worden. Billing ist an der Ausstellung durch eine um-
fangreiche Sondergruppe von Modellen und Zeichnun-
gen seiner Werke beteiligt. —

Inhalt: Der Vorentwurf zu einem neuen Rathause in Berlin-Wilmers-
dorf. — Der Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt
Düsseldorf. (Fortsetzung.) — Der Wettbewerb zur Erlangung von Ent-
würfen für eine Gartenbau- und Kunstaussstellung auf dem Gelände der
Festhalle in Frankfurt am Main. — Wettbewerbe. — Vermischtes. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der Vorentwurf zu einem neuen
Rathause in Berlin-Wilmersdorf.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



ER VORENTWURF
FÜR DAS NEUE
RATHAUS FÜR BER-
LIN-WILMERSDORF.

* ARCHITEKT: KAI-
SERLICHER BAU-
RAT JÜRGEN KRÖ-
GER IN WILMERS-
DORF. * TEILAN-
SICHT DER SEITEN-
FRONT. * * * * *

=== DEUTSCHE ===

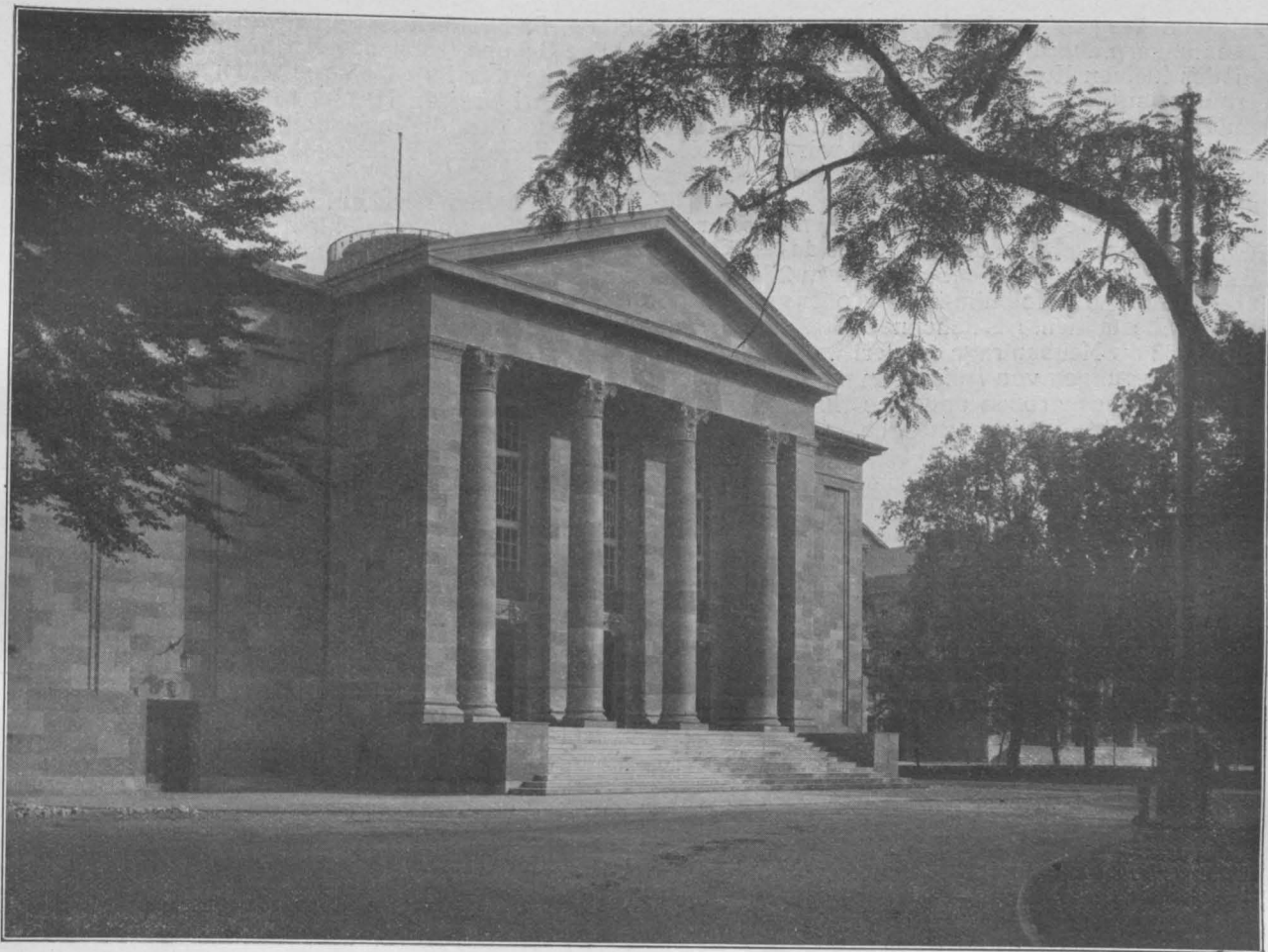
BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG 1912

* * * NO. 74. * * *



DIE BEIDEN NEUEN
 HOF-THEATER IN
 STUTTGART. * AR-
 CHITEKT: PROFES-
 SOR MAX LITTMANN
 IN MÜNCHEN. * * *
 ANSICHT DES GRO-
 SZEN HAUSES VOM
 ANLAGEN-SEE. * *
 === DEUTSCHE ===
 **BAUZEITUNG **
 XLVI. JAHRGANG 1912
 * * * NO. 74. * * *



Vorderansicht des „Kleinen Hauses“.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG. № 74. BERLIN, 14. SEPTEMBER 1912.

Die beiden neuen königlichen Hoftheater in Stuttgart.

Architekt: Professor Max Littmann in München.

Hierzu eine Bildbelle, sowie die Abbildung Seite 645.



Die schwäbische Hauptstadt hat eine alte Theater-Ueberlieferung. Sie geht bis ins XVI. Jahrhundert zurück, in dessen letztem Jahrzehnt im „neuen Lusthaus“, das Herzog Ludwig in den Jahren 1584—1593 von Georg Beer und Heinrich Schickhardt hatte erbauen lassen, szenische Aufführungen stattfanden. Den

Komödien und Tragödien, die während eines Jahrhunderts, zum Teil durch englische Schauspielertruppen, in Stuttgart gespielt wurden, folgten mit dem Ende des XVII. Jahrhunderts auch Opern-Aufführungen. Eine musikalische Blütezeit trat unter Herzog Karl Eugen in Stuttgart und ganz Württemberg ein. Der Herzog ließ 1750 das „Lusthaus“ durch Oberbau-Direktor Retti zu einem Opernhaus umbauen. Auch in Ludwigsburg fanden Opern - Aufführungen statt. In jener Zeit bildete sich das deutsche Berufsschauspielertum aus. Seine Wandertruppen berührten auch Stuttgart und spielten in dem auf dem Marktplatz gelegenen „Herrenhause“. Die Vorstellungen bedeuteten noch keine Festigung des deutschen Schauspiels in Schwaben, denn der Hanswurst spielte noch eine so große Rolle, daß in einer Ankündigung von einem Lustspiel gesagt werden konnte: „Mit Hanns-Wursts

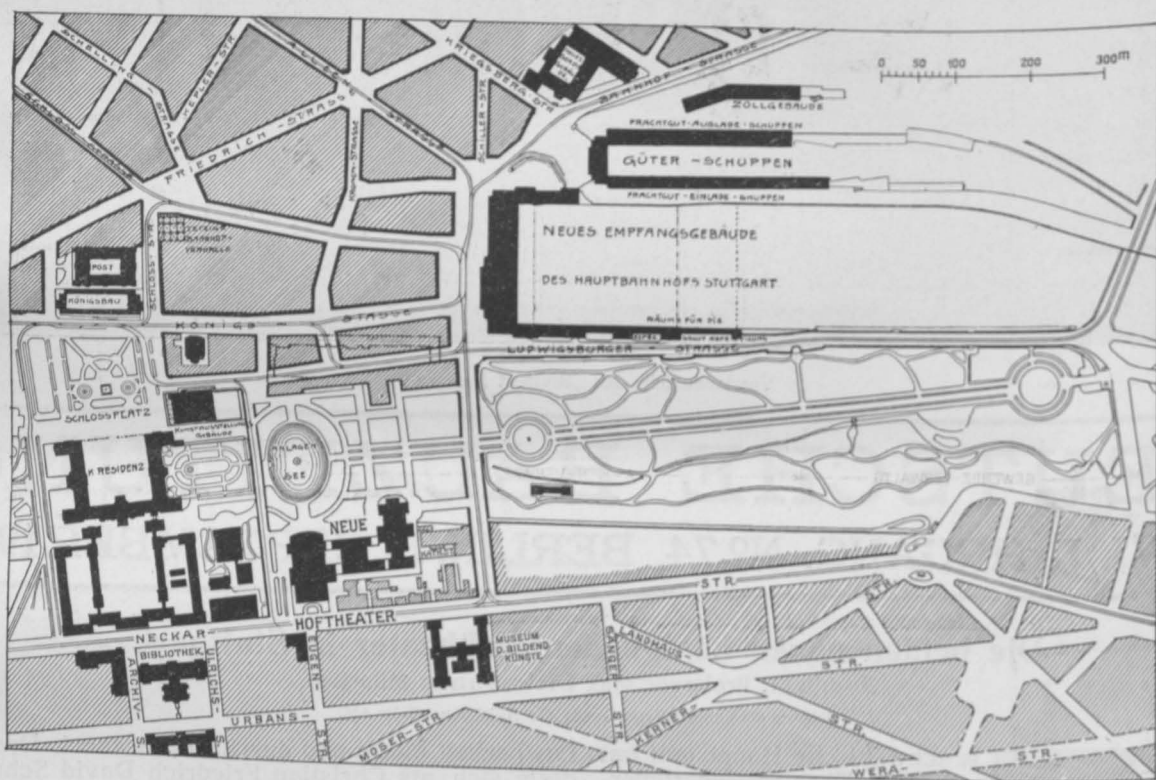
Lustbarkeit durch und durch vermischt“. Das änderte sich, als Christian Friedrich David Schubart im Jahre 1787 zum Hofdichter und Direktor des Schauspiels und der deutschen Oper in Stuttgart ernannt wurde. Aber auch er konnte die deutsche Kunst bei Herzog Karl Eugen gegen die fremde, namentlich französische, nicht durchsetzen. Erst unter Herzog Friedrich wurde es mit dem Beginn des XIX. Jahrhunderts besser. Man hatte damals schon ein großes und ein kleines Haus. Große Stücke wurden im „Opernhaus“, dem früheren Lusthaus, gegeben, die kleinen im sogenannten „Kleinen Theater“, das an der Stelle des heutigen Königsbaues stand. 1811 wurde darauf das Opernhaus abermals umgebaut und aus ihm ein Saal für das Schauspiel mit Parterre und vier Galerien gemacht. Eine letzte Umwandlung fand in der Mitte der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts statt; während dieser Zeit fanden die Vorstellungen in dem kleinen Theater der „Wilhelma“ und in dem provisorischen Residenz-Theater des Schlosses in Stuttgart statt. Das Wilhelma-Theater war 1843 unter König Wilhelm I. erbaut worden und faßt 613 Zuschauer. Noch einmal diente das Wilhelma-Theater Schauspielern und Theaterfreunden als Zufluchtsort, als das auf den Trümmern des Lusthauses erbaute Hoftheater in der Nacht des 19. auf den 20. Januar 1902, nach einer Auffüh-

rung von Wagner's „Meistersingern“, bis auf die Grundmauern abbrannte. Der Erfolg der Aufführungen des kleinen Kur-Theaters in Cannstatt war die Veranlassung, daß auch die Hofbühne sich neben dem Hoftheater nach einem kleineren Rahmen für seine Aufführungen umsah. Zuerst wurde der Neubau eines kleinen Theaters auf dem Platz des Petersburger Hofes, dann ein Umbau des Saales des Königsbaues für die Zwecke eines intimen Theaters in Erwägung gezogen, bis am 25. Mai 1900 das Wilhelma-Theater neu eröffnet wurde, sodaß etwa 2 Jahre hindurch in Stuttgart 2 Hofbühnen, ein großes und ein kleines Haus, bestanden. Als daher nach dem Brande vom Jahre 1902 die Neubaufrage erörtert wurde, erfolgten die Ueberlegungen von Anfang an mit dem Ziel der Erbauung eines großen und eines kleinen Hauses, jedoch ohne Scheidung nach Oper und Drama, sondern beide mit der doppelten Bestimmung, sowohl der Oper wie dem Drama zu dienen: das große Haus der großen Oper und dem heroischen Drama, das kleine Haus der Spieloper und dem Seelendrama. Daß gleich zwei Häuser gebaut werden konnten, ist das Verdienst des Intendanten Joachim zu Putlitz, der

hatte. So ist mit Recht gesagt worden, daß die großartige Gruppe der neuen Hoftheater, die am 14. und 15. September ihre Weihe erhalten wird, ein Denkmal königlichen Hochsinnes ist, das noch nach Jahrhunderten die Bedeutung der Einleitung einer neuen Periode des württembergischen Theaters haben wird.

Wir haben gesehen, daß die Unterscheidung eines großen und eines kleinen Hauses in Stuttgart, man darf sagen, seit mehr als hundert Jahren gemacht war und durch die Bestrebungen des Intendanten von Putlitz noch kurz vor dem Brande ihre besondere Betonung erhielt. Als daher nach Errichtung des Interims-Theaters durch Eisenlohr & Weigle, das am 12. Oktober 1902 eröffnet wurde, die Frage der Errichtung in das Stadium der Vorberatungen trat, war der leitende Gedanke bereits die Erbauung zweier Häuser. Dieser Gedanke hat sich aus den Stuttgarter Theaterverhältnissen historisch entwickelt und ist nicht erst später in die Beratungen hineingetragen worden.

Große Schwierigkeiten machte bei dieser Sachlage die Platzfrage. Schon zu den ersten Erörte-



als ein Nachfolger von Feodor von Wehl und von Dr. Julius Werther 1892 die Leitung der Hoftheater übernahm und das lebhafteste Bestreben zeigte, das Hof-Theater wieder zu dem Höhepunkt zu führen, den es vor hundert Jahren schon einmal eingenommen hatte. Es kam ihm dabei der Regierungswechsel zustatten. Unter König Karl fand die dramatische Muse geringe Pflege; König Wilhelm II. ist ihr sehr freundlich gesinnt und berief in Putlitz einen Intendanten, der schon in früher Jugend, im Jahre 1872, auf dem väterlichen Rittergute Retzin in der Prignitz, auf dem der Vater, Gustav zu Putlitz, eine Bühne auf dem Schloß-Boden eingerichtet hatte, der dramatischen Muse verfallen war. Er spielte in einem von G. zu Putlitz nach Musäus eingerichteten Märchen mit Gesang und Tanz „Die drei Schwestern“ den Schmetterling (Luftgeist). Diesen alten Theaterfreund sehen wir in eifrigster Tätigkeit, als es galt, für das vom Feuer verzehrte Haus Ersatz zu schaffen. Ueber ihm schwebte und es leitete ihn die freigeistige Gesinnung des Königs-paares, das im württembergischen Theater die Ueberlieferung wach zu halten wünschte, die der größte Sohn Schwabens, Friedrich Schiller, als größter Vorkämpfer freien deutschen Geistesfluges geboren

rungen über den Neubau im königl. Finanzministerium wurde Prof. Max Littmann in München hinzugezogen. Zur Klärung der Sachlage erhielt er den Auftrag zur Verfassung eines Vorentwurfes für ein Doppelhaus mit 1400 und 800 Sitzplätzen. Als Bauplätze waren damals gegeben der Waisenhaus-Platz mit Karls-Platz, der Botanische Garten in seiner engeren Begrenzung und der Platz des alten Hof-Theaters. Das Ergebnis dieser ersten Studien war, daß vom Gelände des alten Hof-Theaters sowie dem des Botanischen Gartens, von dessen Erweiterung damals noch nicht die Rede war, aus räumlichen Gründen abgesehen werden mußte. Littmann bearbeitete nunmehr für den Waisenhaus-Platz nach dem Vorbild des alten Viktoria-Theaters in Berlin ein Doppeltheater, bei welchem die beiden Häuser in einer Achse lagen, Rücken an Rücken, lediglich durch eine Isolierzone von einander getrennt. Den unverkennbaren wirtschaftlichen Vorteilen bei dieser Zusammenlegung stand jedoch der nicht von der Hand zu weisende Nachteil gegenüber, daß die große Baumasse dieser vereinigten Theater auf die alten, wertvollen Bauwerke der Umgebung, auf altes und neues Schloß, auf die alte Akademie schädigend

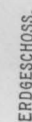
neuen Bahnhof, östlich das „Kleine Haus“ mit dem Verwaltungs- und Magazin-Gebäude. Wir haben den Gedanken im Jahrgang 1907, S. 474, veröffentlicht. Jedoch die weiteren Beratungen führten im Sommer 1907 zu dem endgültigen Entschluß, die neuen Hof-Theater auf dem Gelände des Botanischen Gartens

The floor plan illustrates the Reichstag building's layout, featuring a central circular area with a large dome. The plan is divided into several main sections:

- Left Wing:** Includes a large "FEST - SAAL" (Banquet Hall) and "NEBEN - S." (Side Rooms). A "TERRASSE" (Terrace) runs along the outer edge.
- Top Wing:** Contains "KELLN. GARD." (Cellar Guard), "ANRICHTE" (Reception), "WARTE - HALLE" (Waiting Hall), "STEUER" (Tax), and "BÜRO" (Office).
- Right Wing:** Features "GRUNDST. B." (Ground Floor), "HAUS - VERWALTG." (House Administration), and "DEPUT. - S." (Deputy's Rooms).
- Bottom Wing:** Includes "WARTE - HALLE", "GEWERBE - STEUER - BÜRO" (Trade Tax Office), "B.V." (Bureau of the President), "REGISTR." (Registry), "HUNDE ST." (Hound Street), "BOTE" (Post), "DEZ." (Deputy's Office), "SCHULGELD - B." (School Debt Office), "MAGISTR. SITZ. - S." (Magistrate's Sitting Room), "GARD." (Guard), and "DEPUT. - S." (Deputy's Rooms).
- Central Area:** A large circular space with a central dome, surrounded by "STEUER - B." (Tax Office), "WAHL - U." (Election Office), "MELDE - AMT" (Registration Office), and "STEUER - B." (Tax Office).

The plan also shows various "GARD." (Guard) areas and "TERRASSE" (Terrace) sections.

1. OBERGESCHOSS.



unter Hinzuziehung des Geländes der Hofgärtnerei und der General-Adjutantur zu errichten. Im November 1907 genehmigte der König diesen Vorschlag, so daß nunmehr eine feste Grundlage für einen in Aussicht genommenen Wettbewerb gewonnen war, über welchen wir in Jahrg. 1908 berichteten. — (Forts. folgt.)

Der Vorentwurf zu einem neuen Rathause für Berlin-Wilmersdorf.

Architekt: Kais. Baurat Jürgen Kröger in Wilmersdorf.

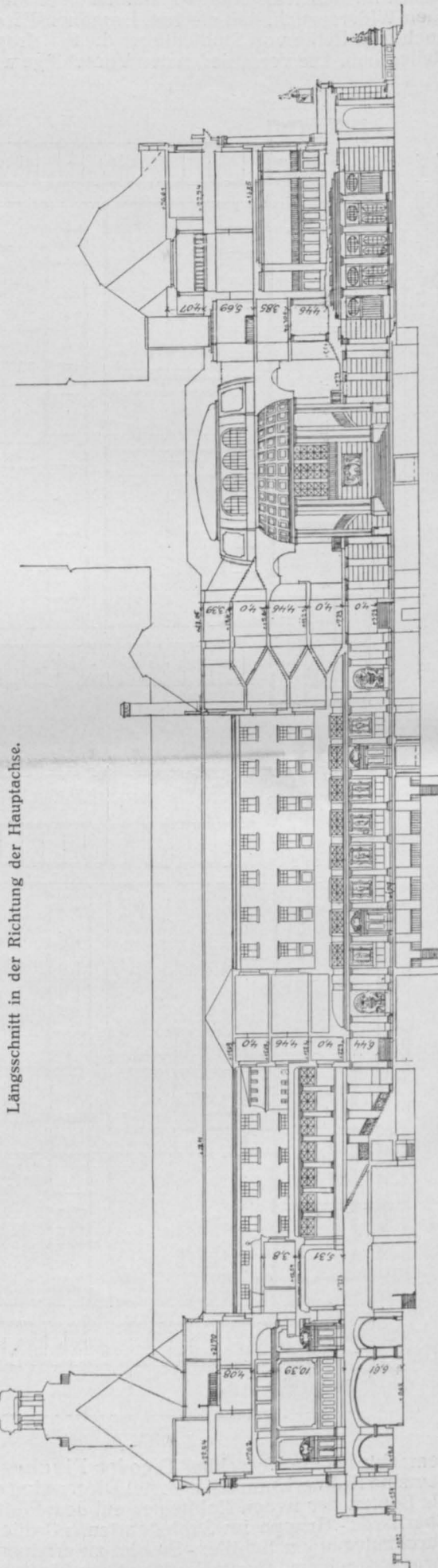
(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 639.



ie die Grundrisse Seite 639 zeigen, hat die Anlage die Form eines stattlichen Rechteckes. Die einzelnen Verwaltungs-Abteilungen sind den besonderen Wünschen dieser Abteilungen hinsichtlich Umfang und Lage gemäß angeordnet worden. Die Räume sind durchweg vortrefflich be-

leuchtet, reichlich im Raumausmaß und leicht auffindbar. Der Organismus der Gesamtanlage ist außerordentlich einfach. Besondere Sorgfalt wurde der Gestaltung der im Erdgeschoß des 22 m tiefen Frontbaues untergebrachten Kassenräume gewidmet. Die Anordnung ist hier zweckmäßig, übersichtlich, klar und hell und zeigt eine gewisse Größe der Auffassung. Der Zugang erfolgt für die Besucher von dem stattlichen Hauptvestibül aus. Die Tagesbeleuchtung dieses Vestibüls ist wegen der großen Tiefe des Frontbaues auf indirektes Licht angewiesen. Daher sind die Kassenwände dieses Raumes aufgelöst, verglast und mit Bronzegittern geschlossen gedacht; die gleichen Anordnungen sind für die Eingangswand in Aussicht genommen. Um den Kassenhallen eine günstige Tagesbeleuchtung zu sichern und dem Vestibül neben einer guten Beleuchtung auch die wünschenswerte stattliche Höhen-Entwicklung zu geben, ist das Hauptgeschoß am Fehrbelliner-Platz um rd. 1,80 m über die übrigen Räume des ersten Obergeschosses hinausgehoben worden.

Der Verkehrs-Mittelpunkt für die vorderen Teile des Hauses ist die große zentrale Treppenhalle, eine Anordnung von hoher Monumentalität der Auffassung, die frei im ersten Haupthof liegt und beim Durchschreiten interessante Durchblicke nach allen Seiten, insbesondere in die zu den Festräumen führende Ehrenhalle eröffnet. Diese Ehrenhalle erhält hohes Seitenlicht und läuft auf die 8 m breite Fest-Treppe zu, welche den Zugang zu den im ersten Obergeschoß der Rückfassade an einem langgestreckten breiten Flur gelegenen Festräumen vermittelt. An der einen Seite der Ehrenhalle liegt eine Kleiderablage, die zugleich als Ausstellungshalle dienen kann, an der anderen Seite die Steuerkasse. Beide Räume sind ihren besonderen Zwecken entsprechend langgestreckt und je mit räumlich voneinander getrennten Ein- und Ausgängen versehen. Ueber die Raumverteilung in den Flügeln des vorderen Traktes geben die Grundrisse klare Auskunft. Zu diesen Raumgruppen führen noch seitliche Eingänge. Der Ehren-Halle will der Architekt eine über das gewöhnliche Maß hinausgehende Ausbildung widmen; er denkt sich in ihr Gelegenheit zu schaffen, verdiente Männer durch Aufstellung ihrer Bildnisse zu ehren. Den rückwärtigen Teil dieses Geschosses gegen den Preußen-Park nimmt der sehr geräumige Ratskeller ein, um densich noch kleinere Gruppen von Verwaltungs-Räumen legen. Die Gliederung des Ratskellers ist eine dreiteilige, und es ist ihm gegen den Park eine Bogenhalle vergelagert, die im Hauptgeschoß freie Terrasse ist. Alle Räume liegen entweder an den Außenfassaden oder doch an Höfen, die große Abmessungen haben, sodaß auch in das Innere des Bauwerkes Luft und Licht in reichem Maße eindringen können. Dürfen wir zur Anlage des Erdgeschosses Wünsche äußern, so gehen sie dahin, einmal die Höhenunterschiede des Erdgeschoß-Fußbodens in den verschiedenen Teilen des Hauses im Interesse des glatten Verkehrs tunlichst beseitigt zu sehen; zum anderen die Ehrenhalle um etwa 2 m zu verbreitern, was ohne Störung des organischen Gefüges möglich ist, und zum dritten die Zugänge zum Ratskeller neben der Festtreppe etwas bedeutender zu machen. Dann darf man sagen, daß die Raumfolge



Längsschnitt in der Richtung der Hauptachse.

in der Hauptachse des Hauses, bestehend aus Kassen-vestibül, Haupttreppenhaus, Ehrenhalle, Festtreppe, Wandelhalle und Festsäle, einen ungewöhnlich großartigen und festlichen baukünstlerischen Eindruck gewähren wird.

Der Dualismus in der Anlage des Gebäudes, der

dem großen Deputations-Sitzungssaal zu seinen beiden Seiten, welchen beiden Sälen weitere Deputationsäle folgen, liegt gegen den Fehrbelliner-Platz, dem Verkehr zugewendet. Die Bevölkerung soll Kunde erhalten von der Arbeit in ihrem Rathause. Wandelgänge von stattlicher Breite liegen sowohl vor den



Ansicht des Proszeniums des „Großen Hauses“.

Die beiden neuen königlichen Hoftheater in Stuttgart. Architekt: Professor Max Littmann in München.

im Erdgeschoß durch den Bauteil mit den Kassen am Fehrbelliner-Platz und den Bauteil mit dem Ratskeller am Preußen-Park gebildet wird, verwandelt sich im ersten Ober- oder Hauptgeschoß in den Dualismus aus Sitzungssaal- und Festsaal-Gruppe. Erstere, bestehend aus dem Stadtverordneten-Sitzungssaal in der Mitte, dem Magistrats-Sitzungssaal sowie

Sitzungssälen, wie in gleicher Ausbildung vor der korrespondierenden Raumgruppe auf der anderen Seite des Hofes. Die Verbindung ist durch die seitlichen Korridore, wie auch durch Umgänge um das Haupttreppenhaus hergestellt. Besonders stattlich ist die Wandelhalle vor der Festsaalgruppe ausgebildet. Diese Gruppe ist gleichfalls dreiteilig; sie besteht aus

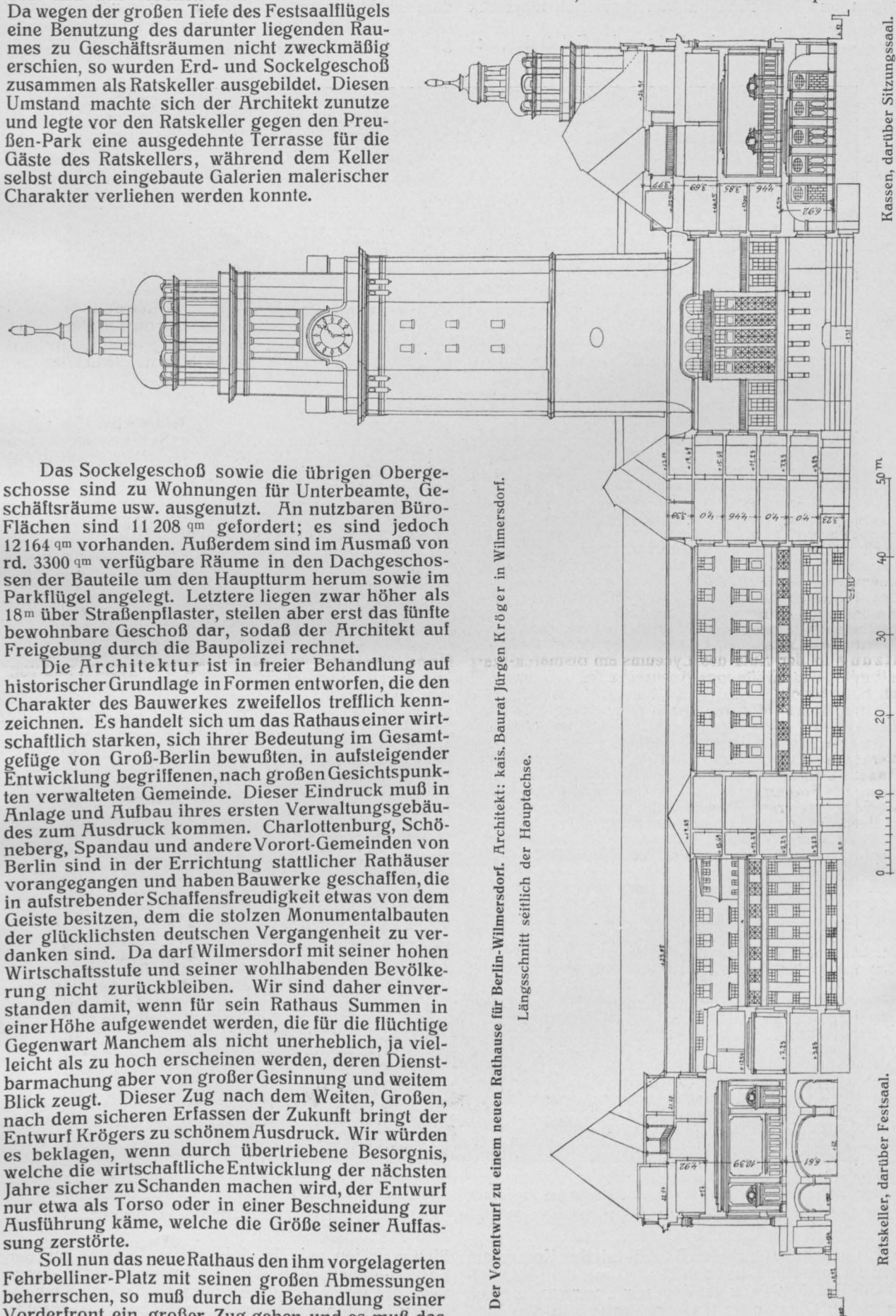
dem Festsaal und zwei Nebensälen. Dem einen Nebensaal ist eine Anrichte angefügt. Vor dem Festsaal und den Nebensälen zieht sich ein Altan hin. Da wegen der großen Tiefe des Festsaalflügels eine Benutzung des darunter liegenden Raumes zu Geschäftsräumen nicht zweckmäßig erschien, so wurden Erd- und Sockelgeschoß zusammen als Ratskeller ausgebildet. Diesen Umstand machte sich der Architekt zunutze und legte vor den Ratskeller gegen den Preußen-Park eine ausgedehnte Terrasse für die Gäste des Ratskellers, während dem Keller selbst durch eingebaute Galerien malerischer Charakter verliehen werden konnte.

Das Sockelgeschoß sowie die übrigen Obergeschosse sind zu Wohnungen für Unterbeamte, Geschäftsräume usw. ausgenutzt. An nutzbaren Büroflächen sind 11 208 qm gefordert; es sind jedoch 12 164 qm vorhanden. Außerdem sind im Ausmaß von rd. 3300 qm verfügbare Räume in den Dachgeschossen der Bauteile um den Hauptturm herum sowie im Parkflügel angelegt. Letztere liegen zwar höher als 18 m über Straßenpflaster, stellen aber erst das fünfte bewohnbare Geschoß dar, sodaß der Architekt auf Freigebung durch die Baupolizei rechnet.

Die Architektur ist in freier Behandlung auf historischer Grundlage in Formen entworfen, die den Charakter des Bauwerkes zweifellos trefflich kennzeichnen. Es handelt sich um das Rathaus einer wirtschaftlich starken, sich ihrer Bedeutung im Gesamtgefüge von Groß-Berlin bewußten, in aufsteigender Entwicklung begriffenen, nach großen Gesichtspunkten verwalteten Gemeinde. Dieser Eindruck muß in Anlage und Aufbau ihres ersten Verwaltungsgebäudes zum Ausdruck kommen. Charlottenburg, Schöneberg, Spandau und andere Vorort-Gemeinden von Berlin sind in der Errichtung stattlicher Rathäuser vorangegangen und haben Bauwerke geschaffen, die in aufstrebender Schaffensfreudigkeit etwas von dem Geiste besitzen, dem die stolzen Monumentalbauten der glücklichsten deutschen Vergangenheit zu verdanken sind. Da darf Wilmersdorf mit seiner hohen Wirtschaftsstufe und seiner wohlhabenden Bevölkerung nicht zurückbleiben. Wir sind daher einverstanden damit, wenn für sein Rathaus Summen in einer Höhe aufgewendet werden, die für die flüchtige Gegenwart Manchem als nicht unerheblich, ja vielleicht als zu hoch erscheinen werden, deren Dienstbarmachung aber von großer Gesinnung und weitem Blick zeugt. Dieser Zug nach dem Weiten, Großen, nach dem sicheren Erfassen der Zukunft bringt der Entwurf Krögers zu schönem Ausdruck. Wir würden es beklagen, wenn durch übertriebene Besorgnis, welche die wirtschaftliche Entwicklung der nächsten Jahre sicher zu Schanden machen wird, der Entwurf nur etwa als Torso oder in einer Beschneidung zur Ausführung käme, welche die Größe seiner Auffassung zerstörte.

Soll nun das neue Rathaus den ihm vorgelagerten Fehrbelliner-Platz mit seinen großen Abmessungen beherrschen, so muß durch die Behandlung seiner Vorderfront ein großer Zug gehen und es muß das Bauwerk mit eindrucksvollen Mitteln aus seiner Umgebung herausgehoben werden. Dies geschieht unter Vermeidung von kleinen Unterteilungen durch

Hochführen der Steinmassen der Front über 22 m Höhe hinaus und durch ein starkes Betonen der Ecken durch Türme, die zusammen mit dem Hauptturm eine



Der Vorentwurf zu einem neuen Rathause für Berlin-Wilmersdorf. Architekt: kais. Baurat Jürgen Kröger in Wilmersdorf.

Längsschnitt seitlich der Hauptachse.

dreiteilige Gruppe von großer Wirkung bilden und das Bauwerk fest zusammenschließen. Die Front ist in 21 Achsen aufgeteilt, die wieder zu je 3 Achsen ge-

kuppelt sind und in den beiden Eckbauten sowie den 5 Mittel-Risalit ihre Auflösung finden. Durch die in den Risalit-Giebeln zum Ausdruck kommende Kuppelung wird, wie die Bildbeilage zu No. 74 zeigt, ein siebenteiliger, glücklich wirkender Rhythmus von bedeutenden Abmessungen erreicht. Das Portal besteht aus 3 Haupt- und 2 Nebenachsen. Eingehende Ueberlegungen haben den Architekten veranlaßt, den Hauptturm nicht in die Hauptfront, sondern hinter dieselbe zu stellen. Er wollte mit dieser Anordnung einmal nicht in Wiederholung anderer Rathaus-Anlagen verfallen; vor allem aber befürchtete er von einem in die Front gerückten Turm eine Teilung der Hauptfassade und damit eine Schädigung der einheitlichen und geschlossenen Wirkung, die eine Fassade ohne Turm zweifellos besitzt. Die Lage des Turmes wurde jedoch so gewählt, daß er, wie die Bildbeilage zu dieser Nummer zeigt, auch zu den Seitenfronten eine geregelte symmetrische Achsenbeziehung unterhalten kann. Haupt- und Nebenräume haben in den oberen Geschossen offene Durchsichten erhalten, die auf große Entfernungen der Klarheit der Umrißlinie zustatten kommen.

Die Seitenfronten sind aufgeteilt in einen auf die Turmachse bezogenen, von zwei Giebeln flankierten Hauptbau mit etwas kleineren Achsen als die an der

Vorderfront, in einen Zwischenbau mit Achsen, die dem Maß für Arbeitsräume (2,8 m) entsprechen, und in ein Eckrisalit, welches die Kopfform des am Preußen-Park liegenden Festsaalflügels darstellt. Einen Teil der Seitenfront gibt die Bildbeilage wieder. Das Kopfbild von No. 74 ist eine Ansicht der Hinterfront am Preußen-Park. Der Mittelbau mit seinen Sälen ist wie die Hauptfront ausgebildet, während die Seitenteile schlichter gehalten sind.

Als Material für das Äußere schlägt der Architekt Muschelkalkstein für sämtliche Hauptfassaden vor, während die Hoffassaden in Putztechnik gedacht sind. Würden die Mittel in diesem Umfange nicht bewilligt werden können, so würden die untergeordneten Teile der Hauptfassaden gleichfalls in Putz erstellt werden müssen.

Die Kosten für den Rohbau ohne Ausstattung der Säle, ohne Mobiliar und ohne Architekten-Honorar und Bauleitung sind auf rd. 7 Mill. M. veranschlagt, die sich auf etwa 5 Jahre verteilen und daher die Geldwirtschaft von Wilmersdorf nicht außergewöhnlich belasten würden. Man darf daher dem Wunsche Ausdruck geben, daß die Stadtverordneten-Versammlung den Anträgen mit derselben großen Gesinnung entspricht, die den hier dargestellten Entwurf hervorgerufen hat! —

Vermischtes.

Zum Ehrenbürger von Lehesten in Thüringen ist der Architekt großherz. Baurat Professor A. Neumeister in Karlsruhe „in dankbarer Anerkennung der Verdienste, die er sich wiederholt um seine Vaterstadt erworben hat“, ernannt worden. —

Zwölfter Tag für Denkmalpflege in Halberstadt 1912. Das inzwischen festgestellte ausführliche Programm sieht vor für Mittwoch, den 18. September, einen Begrüßungsabend in der Aula des Lyceums am Bismarck-Platz. Bei diesem findet ein Lichtbilder-Vortrag des Hrn. Geh. Hofrates Professor Dr. Meyer aus Braunschweig über: „Halberstadts Kunstdenkmäler“ statt. Nachher: Geselliges Beisammensein im großen Stadtparksaal.

Am Donnerstag, den 19. September findet die erste Sitzung in der Aula des Lyceums am Bismarck-Platz statt mit 1. einer Eröffnungs-Ansprache des Vorsitzenden, Geh. Hofrat Prof. Dr. von Oechelhaeuser aus Karlsruhe. 2. Vortrag über: „Moderne Laden-Einrichtungen in alten Häusern“. Referent: Arch. Prof. E. Högg aus Dresden. 3. „Gesetzlicher Schutz der kirchlichen Kunstdenkmäler“. Referenten: Prof. Dr. Brédt aus Barmen, Superintendent Wissemann aus Hofgeismar und Konservator Prof. Dr. Sauer aus Freiburg i. B. 4. „Denkmalhandel und Denkmalpflege“. Referent: Museumsdir. Prof. Dr. Koetschau aus Berlin. Nach Schluß der Sitzung: Führung durch den Dom (kurzer Vortrag, Orgelspiel) und gruppenweise Besichtigung des Domschatzes. Abends: Festvorstellung im Stadttheater.

Freitag, den 20. September, findet die zweite Sitzung in der Aula des Lyceums am Bismarck-Platz statt. Tagesordnung: 5. „Technisches aus der Denkmalpflege“. Referent: Geh. Ob.-Brt. Hoffeld aus Berlin. 6. „Auswahl und Behandlung der für Restaurationen in Betracht kommenden Materialien“. Referent: Dombmstr. Hertel aus Köln. 7. „Baugewerkschulen und Denkmalpflege“. Referenten: Ob.-Brt. Julius Deininger aus Wien und Oberlehrer Scriba aus Hildesheim. Nachmittags: Gruppenweise Führung zur Besichtigung der Kunstdenkmäler der Stadt und Fahrt nach Spiegelsberge und Ausflug in die Vorläufer des Harzes. Abends: Gemeinschaftl. Festmahl.

Samstag, den 21. September: Fortsetzung der Führung zur Besichtigung der Kunstdenkmäler der Stadt. Abfahrt vom Hauptbahnhof nach Quedlinburg. Hierfür wird vom Quedlinburger Ortsausschuß ein eigenes Programm aufgestellt. Abends: Geselliges Beisammensein und Abschiedstrunk in Halberstadt.

Für Sonntag, den 22. September ist kein bestimmtes Programm vorgesehen, doch wird der Ortsausschuß dafür Sorge tragen, daß diejenigen Teilnehmer der Tagung, welche einen Ausflug nach Goslar oder auch einer der anderen alten Harzstädte (Ballenstedt, Gernrode, Wernigerode usw.) machen wollen, bei rechtzeitiger Anmeldung ortskundige Führung erhalten.

Aus Anlaß der Tagung findet im Anschluß an das Referat des Hrn. Prof. Högg eine Ausstellung von Aufnahmen und Abbildungen alter Wohnhäuser sowie von Entwürfen für moderne Laden-Einrichtungen in solchen

statt, ebenso im Anschluß an die Referate der Hrn. Oberbaurat Deininger und Oberlehrer Scriba eine von den zuständigen Zentralbehörden unterstützte Ausstellung von Zeichnungen und Modellen der Baugewerkschulen aus den betr. Lehrgebieten. Diese Ausstellungen befinden sich im Lyceum und sind vom 18.—21. September von morgens 9 Uhr bis abends 7 Uhr für die Teilnehmer der Tagung unentgeltlich geöffnet. —

Die Seilschwebbahn auf das Vigiljoch bei Lana (Meran), über deren am 18. August d. J. erfolgte Eröffnung wir schon kurz berichteten, ist, abgesehen von der kürzeren, zurzeit im Umbau begriffenen Bahn auf den Kohlern bei Bozen, die erste für den Personenverkehr bestimmte Seilschwebbahn in Tirol. Sie ist von dem vor Vollendung verstorbenen Ing. Strub in Zürich in Verbindung mit der Firma Ceretti & Tanfani in Mailand geplant und von letzterer in dreijähriger Bauzeit erbaut worden. Die Gesamt-Länge der Bahn, die in Lana auf 328 m Meereshöhe beginnt und im Bahnhof Vigiljoch in 1481 m Höhe endet, beträgt 2,21 km, die Steigung 1153 m, die jedoch durch eine Umsteigestation, etwa in halber Höhe, in zwei getrennt betriebene Abschnitte zerlegt wird. Die mittlere Steigung beträgt also 620 ‰ oder 32°. Die Konstruktion der Bahn und der 16 Personen, einschl. des Schaffners, fassenden Wagen, die an einem vierrädrigen Laufgestell aufgehängt sind, gleicht derjenigen der Schwebbahn auf die Aiguille du Midi (Montblanc), die von derselben Firma in ihren unteren Teilstrecken bereits fertig gestellt ist (vergl. „Deutsche Bauzeitung“ Jahrg. 1910, S. 858). Für jede Fahrtrichtung ist ein Trageil vorgesehen von je 260 t Festigkeit (alle Seile sind von der St. Egydyer Eisen- und Stahl-Industrie-Ges. mit 160—180 kg/qmm Zerreißfestigkeit hergestellt), das von 39 Eisenpfählen mit 31 m größter Höhe und 201 m größter Entfernungen gestützt wird. Durch Gewichte, die aus 2 m dicken, 4 m hohen Betonklötzen von je 20 t Gewicht bestehen und in den unteren Stationen angeordnet sind, werden die Seile in Spannung gehalten. Durch das Zugseil, das eine Festigkeit von 60 t besitzt und oben über das Windwerk läuft, erhält der Wagen seinen Antrieb. Im unteren Teil der Bahn entspricht dem Zugseil das Ballastseil. Da der Laufwagen leer 2200 kg, mit 16 Personen besetzt 3500 kg wiegt, so ist 18fache Sicherheit vorhanden. Zwischen Trageil und Zugseil liegt noch das für gewöhnlich feststehende Bremsseil, das besondere Kennzeichen des Seilbahnsystemes Ceretti-Strub, auf dem sich im Falle der Gefahr (Reißen des Zugseiles, Versagen des Zugseiltriebwerkes) die Bremsen des Laufwagens selbsttätig schließen und sofortigen Stillstand erzeugen. Mittels des Bremsseiles kann dann der Wagen auch zur nächsten Station gebracht werden. Außerdem kann auch vom Wagenführer eine Bremse von Hand geschlossen werden. Der Wagenführer kann sich ferner mit den Antrieb-Stationen stets durch elektrische Signale bzw. durch Telefon verständigen. Es ist also allen Ansprüchen, die an Sicherheit des Betriebes gestellt werden können, entsprochen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 6,5 km/Stunde oder 1,85 m/Sek., also die gesamte Fahrzeit 20 Minuten. In der Stunde können 6—7 Wagen mit 100

Personen bergauf und ebensoviel bergab befördert werden. Für den Antrieb des Zugseiles und gegebenenfalls des Bremsseiles dient ein Elektromotor von 70 PS., der durch eine Akkumulatoren-Batterie gespeist wird. Diese erhält ihre Ladung aus einem Umformer, dem von dem Elektrizitätswerk Zuegg in Lana, das seinen Antrieb dem Wasser der Gaul entnimmt, mittels Kabel hochgespannter Drehstrom von 3000 Volt zugeführt wird und der diesen in Gleichstrom von 550 Volt verwandelt. Die Antriebsmaschinen besitzen 4 Backenbremsen und eine Handbremse. —

An der Spitze der Gesellschaft, welche den Bau erstellte, steht Dr. Köllensperger aus Lana. Die technischen Vertreter der Bauherren waren Arch. Birkenstaedt in Meran und Ziv.-Ing. Dr. Walter Conrad in Wien, welcher letzterem die Verhandlungen mit dem Eisenbahn-Ministerium, die Vorbereitung und Durchführung der amtlichen Erprobungen, die Fertigstellung und Inbetriebsetzung der Bahn zufiel.

Seilschwebbahnen dieser Art bieten für die Anwendung auf Bergbahnen gegenüber anderen Systemen eine Reihe von Vorteilen bei gleicher Sicherheit im Betriebe, wenn sie mit entsprechender Vorsicht, wie dieses Beispiel zeigt, ausgebildet werden. Sie sind um mehr als die Hälfte billiger als Standseilbahnen und kosten nur $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{5}$ so viel als Zahnradbahnen. Ihr Bau läßt sich nahezu in jedem Gelände durchführen und dieses braucht durch Einschnitte und Dämme auch nicht berührt zu werden. Der Verkehr ist vom Schneefall unabhängig. Da überdies die Fahrt hoch über Flur und Wald ganz neue ungeahnte landschaftliche Genüsse bietet, wird sich das System voraussichtlich rasch einbürgern und zur Erschließung unserer Alpenschönheit beitragen. —

Wasserversorgung der Schneekoppe (Riesengebirge). Die bisherige Wasserversorgung des Schneekoppenhotels und des Observatoriums (1605 m über dem Meeresspiegel) vollzog sich unter den ungünstigsten Verhältnissen, indem das gesamte Bedarfswasser in kleinen Fässern aus einer in der Nähe der Riesenbaude (1395 m über dem Meeresspiegel) gelegenen Quelle hinaufgetragen werden mußte; diese Art der Wasserversorgung gestaltete sich nicht nur ungemein beschwerlich, sondern verursachte auch noch einen Kostenaufwand von mehreren tausend Kronen im Jahr. Um diesen Uebelständen abzuhelfen, wurden wiederholt Entwürfe ausgearbeitet, deren Verwirklichung aus dem Grunde scheiterte, weil an die zur Wasserhebung notwendigen Maschinen und den sonstigen Leitungszubehör ganz außergewöhnlich hohe Anforderungen gestellt werden.

Neuerdings hat nun Graf Czernin-Morzin in Hohenelbe, der Besitzer der in Betracht kommenden Quellen und Grundstücke in der Herrschaft Marschendorf einen Entwurf durch die „Erste Nordböhmisches Wasserbau-Gesellschaft“ in Aufzug ausarbeiten lassen, der allen Anforderungen entspricht. Dieser Entwurf sieht der Hauptsache nach eine selbsttätige, mit Wasserkraft betriebene Anlage vor; es werden eine Anzahl Quellen gefaßt und deren Wasser wird mit 60 m Gefälle auf eine Peltonturbine geleitet. Die Peltonturbine treibt das Hochdruckpumpwerk an, von welchem das Wasser auf eine Länge von 700 m, 500 m hoch (senkrecht gemessen) in einen auf dem Dachboden des auf österreichischer Seite liegenden Hotels zu errichtenden Hochbehälter gefördert wird. Um bei etwaigen außergewöhnlichen Trockenperioden, in denen möglicherweise das zum Betriebe der Peltonturbine notwendige Wasser nicht mehr vorhanden wäre, den Betrieb der Anlage aufrecht erhalten zu können, ist als Reserve ein Hochdruckpumpwerk mit Benzinmotor-Betrieb vorgesehen.

Die ganze Anlage, einschließlich des Maschinenhauses, wird in den Felsen eingebaut und dadurch gegen Schaden gesichert, den an dieser Stelle niedergehende Schneelawinen etwa verursachen könnten; zufolge dieser Vorsichtsmaßregel wird von der Gesamtanlage oberirdisch nur sehr wenig sichtbar sein. Da die Anlage mit einem Betriebsdruck von 50 Atmosphären zu arbeiten hat, ist eine Prüfung derselben auf 100 Atmosphären Wasserdruck vorgesehen. Die Bauausführung ist bereits seit längerer Zeit im Gange und die Arbeiten sollen noch in diesem Jahre fertiggestellt werden. Die Kosten der Anlage bestreitet Graf Czernin-Morzin, während die Schneekoppen-Hotelbesitzer für die Wasserversorgung einen entsprechenden Wasserzins zu entrichten haben. —

Einführung einer Kolonialen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (KBO.) in den deutsch-afrikanischen Schutzgebieten. Durch Reichskanzler-Verordnung vom 15. Juli d. Js. ist der vor einigen Jahren aufgestellte Entwurf einer einheitlichen Kolonialen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (KBO.) für unsere afrikanischen Schutz-

Gebiete, nach Anhörung der beteiligten Schutzgebiets-Verwaltungen, mit Wirkung vom 1. Januar 1913 in Kraft gesetzt worden.*) Während auf den heimischen Haupt- und Nebenbahnen die aus dem früheren Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands hervorgegangene Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO.) vom 4. November 1904***) mit Wirkung vom 1. Mai 1905 eingeführt war, fehlte es bisher noch an einer entsprechenden einheitlichen Vorschrift über die Handhabung des Betriebes für die Eisenbahnen in den Schutzgebieten, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Auch die in der heimischen BO. enthaltenen Bestimmungen über Bau, Ausrüstung und Unterhaltung der Bahnanlagen und der Fahrzeuge hatten in den Schutzgebieten naturgemäß keine Gültigkeit. Diese wesentliche Lücke, die mit der zunehmenden Bedeutung und Entwicklung der Eisenbahnen in unseren Schutzgebieten immer empfindlicher fühlbar wurde, wird nunmehr beseitigt. Es ist zu hoffen, daß sich die Eisenbahnen künftig auch unter der Herrschaft der neuen KBO. im Betrieb und Verkehr zum Besten unserer kolonialen Neuländer gedeihlich weiter entwickeln werden.

Die Anordnung und die Einteilung des gesamten Stoffes und die Zählung der einzelnen Paragraphen entspricht genau der der heimischen BO. vom 4. November 1904, so daß die von heimischen Eisenbahn-Verwaltungen in den kolonialen Eisenbahndienst eintretenden Beamten und Bediensteten sich in dieser Hinsicht leicht werden zu recht finden können. Die KBO. lehnt sich im übrigen im großen und ganzen an die heimatlichen Bestimmungen für die deutschen Nebenbahnen an, sucht aber eine zu weit gehende Festlegung der Vorschriften in den Einzelheiten zu vermeiden, um die Bewegungsfreiheit und die Entwicklung der zum Teil wirtschaftlich noch nicht genügend erstarkten Bahnunternehmungen möglichst wenig zu beeinträchtigen. Dagegen ist den Vorschriften, die der Sicherheit und Pünktlichkeit des Eisenbahnbetriebes dienen, besonderes Augenmerk zugewandt. Die Vorschriften beziehen sich auf die kolonialen Bahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, einerseits mit der Meterspur oder der Kapspur (1,067 m), andererseits mit der Feldspur (0,6 m), und zwar sind die Bestimmungen für die beiden ersten Spurweiten auf die linke, die für die Feldspur auf die rechte Seitenhälfte, gemeinsame Bestimmungen über die volle Seite gedruckt. Auf der linksseitigen Hälfte sind alle Maßbestimmungen, die sich auf die Kapspur beziehen, in Klammern beigelegt. Den Landesaufsichtsbehörden, d. h. den kaiserlichen Gouvernements, ist in vielen Fällen ein weitgehender Spielraum für den Erlass von Ausführungs- oder Ausnahme-Bestimmungen eingeräumt. —

F. B.

Wettbewerbe.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Erholungsheim der Rudolf-Sophien-Stiftung im Stuttgarter Stadtwald. Das Preisgericht hat die eingelaufenen 84 Entwürfe geprüft und beschlossen, den I. Preis, weil keine der eingelaufenen Arbeiten die Aufgabe restlos gelöst hat, nicht zu vergeben, dagegen zwei II. Preise zu je 1400 M. und einen III. Preis zu 1000 M. zu verteilen. Zuerkannt wurde: je ein II. Preis mit 1400 M. dem Entwurf „Einklang“, Verf.: Rudolf Lempp und Hermann Riethmüller, Architekten in Stuttgart, und dem Entwurf „Waldsiedelung“, Verf.: Ludwig Bühner, Architekt in Stuttgart; der III. Preis mit 1000 M. dem Entwurf „Süd-Südostlage“, Verf.: Martin Elsässer, Architekt in Stuttgart. Außerdem wurden zum Ankauf empfohlen die Entwürfe „Edel sei der Mensch“, Verf.: Rudolf Schweitzer und Eugen Rueff, Architekten in Stuttgart, Mitarbeiter: Alfonso Scholl, Architekt, und „Waldesruh“, Verf.: Friedrich Fischle, Georg Faß und Heinrich Schreyer, Architekten in Stuttgart. —

Im Wettbewerb Rathaus Landsberg an der Warthe liefen rechtzeitig 145 Arbeiten ein; eine Arbeit ist verspätet eingegangen. —

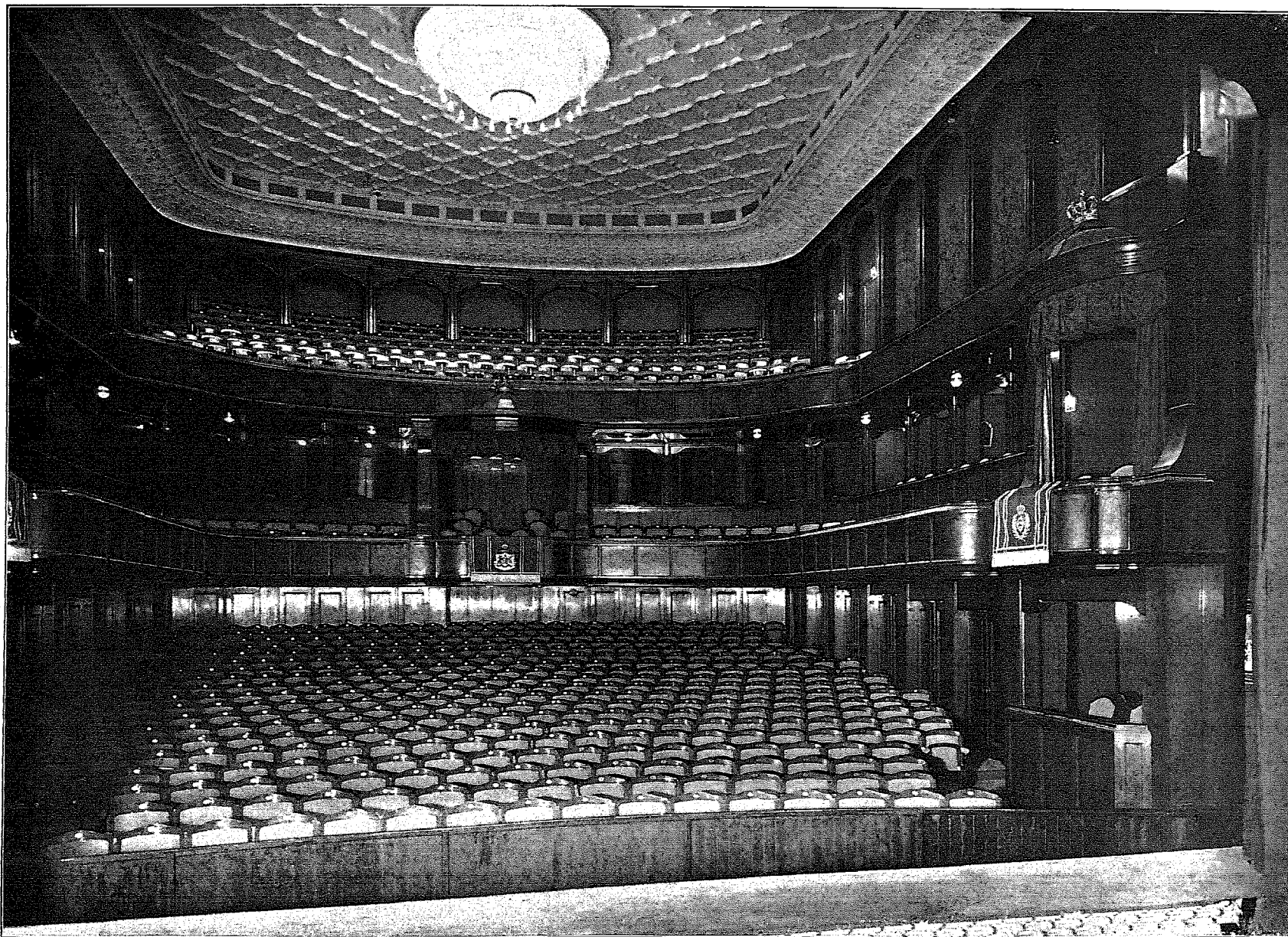
*) Sie ist in ihrem vollen Wortlaut nebst Anlagen im amtlichen Teil des „Deutschen Kolonialblattes“, No. 15, S. 679 ff., veröffentlicht.

**) Vergl. Reichs-Gesetz-Blatt 1904, S. 387.

Inhalt: Die beiden neuen königlichen Hoftheater in Stuttgart. — Der Vorentwurf zu einem neuen Rathause für Berlin-Wilmersdorf. (Schluß.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Vereinsmitteilungen. —

Hierzu zwei Bildbeilagen: Die beiden neuen königlichen Hoftheater in Stuttgart — Der Vorentwurf zu einem neuen Rathause für Berlin-Wilmersdorf. — Ferner eine Doppel-Bildbeilage aus dem Werke: München und seine Bauten.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DIE BEIDEN NEUEN
 HOF-THEATER IN
 STUTTGART. * AR-
 CHITEKT: PROFES-
 SOR MAX LITTMANN
 IN MÜNCHEN. * IN-
 NENANSICHT DES
 KLEINEN HAUSES.*
 === DEUTSCHE ===
 BAUZEITUNG
 XLVI. JAHRGANG 1912
 * * * NO. 75. * * *



EUE SCHIFF-BRÜCKE
 ÜBER DAS GOLDENE
 HORN IN KONSTAN-
 TINOPEL. * TEILAN-
 SICHT DER BRÜCKE
 MIT BLICK AUF STAM-
 BUL. * INGENIEURE:
 MASCHINEN-FABRIK
 AUGSBURG-NÜRN-
 BERG, WERK GU-
 STAVSBURG. * * *
 === DEUTSCHE ===
 * * BAUZEITUNG * *
 XLVI. JAHRGANG 1912
 * * * * No. 75. * * * *



Blick auf die frühere Brücke mit Stambul im Hintergrund.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG. № 75 BERLIN, 18. SEPTEMBER 1912.

Neue Schiffbrücke über das Goldene Horn in Konstantinopel.

Von Ingenieur Albert Enderlen in Gustavsburg.

Hierzu eine Bildbeilage.



Lm ganzen türkischen Reich bemüht man sich in den letzten paar Jahren, Versäumtes nachzuholen und Verkehrswege zu schaffen, wie sie zur Erhöhung des Wohlstandes und der Sicherheit der Bewohner nötig sind. So sind außer neuen Eisenbahnlinien in der europäischen und asiatischen Türkei Straßennetze

von mehreren 1000 km Länge geplant und zum Teil schon begonnen.

In der Hauptstadt geht sogar allmählich die lang-ersehnte Einführung von Telephon und elektrischem Licht ihrer Erfüllung entgegen und allenthalben sieht man gelungene Anfänge zur Verbesserung des Verkehrs auf dem schwierigen, hügeligen Stadtgelände. Die alte, durch einen Tunnel von Galata nach Pera hinaufführende Seilbahn macht $1\frac{1}{2}$ mal soviel Fahrten als früher, die Pferdebahn hat jetzt einheitliches Spurmaß und ein beträchtlich erweitertes Netz, und schon sieht man die Oberleitung für deren elektrischen Betrieb herrichten. Beide Einrichtungen sind jetzt zu einem einzigen Unternehmen verschmolzen, das vor kurzem das Recht auf den Bau und Betrieb einer Untergrundbahn erworben hat. Wie wichtig ein beschleunigter Weiterbau von Verkehrsmitteln ist, ergibt sich aus der Tatsache, daß sich der Verkehr unter den neuen politischen Verhältnissen in Konstantinopel in den letzten 3 Jahren um ein gutes Drittel gesteigert hat. Von Staats- und Privatunternehmen sind also gute Früchte zu erhoffen, auch zum Nutzen der deutschen Industrie, die in hervorragender Weise an Bau und Lieferungen beteiligt ist.

Mit großer Genugtuung ist es zu begrüßen, daß die bisherigen Straßenerweiterungen und Gefällausgleichungen die vorhandenen Baudenkmäler verschont haben, und man darf dem Kunstverständnis der Stadtverwaltung vertrauen, daß auch in Zukunft schonend vorgegangen wird, wenn auch die älteren



Pavillon für die Brückengeld-Einnahme auf der neuen Brücke.

Einwohner die Abschaffung der wegelagernden Hunde und die Einführung der fränkischen Zeit (12^h = Mittag) anstatt der altgewohnten türkischen Zeit (12^h = Sonnenuntergang) nicht ohne Groll gegen den neuen Zeitgeist haben hinnehmen mögen.

Ein besonders wichtiges Verkehrsmittel für die Hauptstadt, das uns hier beschäftigen soll, ist die neue Schiffbrücke über das Goldene Horn, welche von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg, erbaut und am 27. April 1912, am Thronbesteigungstag des Sultans Mehmed V., eingeweiht wurde. Diese Brücke verbindet, wie aus dem Lageplan hierunter hervorgeht, die Stadtteile Galata und Sтамbul an derselben Stelle, wo bisher eine vor etwa 40 Jahren erbaute eiserne Schiffbrücke lag, deren Erscheinung im Stadtbild unser Kopfbild wiedergibt, und wo vordem wer weiß wie viele ganz in Holz gebaute Brücken sich abgewechselt haben mögen.

Das Goldene Horn ist hier 470^m breit und die anschließenden dicht bebauten Stadtviertel bergen den Sitz der Warenvermittlung zwischen dem Westen und Osten der alten Welt, soweit die hier einmündenden Bahnen und Schifffahrtslinien daran Anteil haben. Unweit vom Brückenkopf in Sтамbul liegt der End-

geschaffene Oeffnungen unter der Brücke hindurch nehmen.

Allnächtlich wird durch Ausschwenken eines Brückenteils — desselben, in welchem die Oeffnungen für die Tagesdurchfahrt ausgespart sind — auch hochmastigen Schiffen der Ein- und Ausgang erlaubt. Bei der nunmehr weggeführten Brücke waren es eigentlich zwei Teile, die nach Drehung um 180° eine Oeffnung von etwa 45^m freigaben. Die Brücke war rd. 13^m breit und hatte Dielenbelag auf Längsträgern. Die Querträger stützten sich auf drei Hauptlängsträger und diese ruhten durch Vermittelung von Bockgerüsten auf eisernen Schwimmkästen in etwa 20^m Mittelabstand.

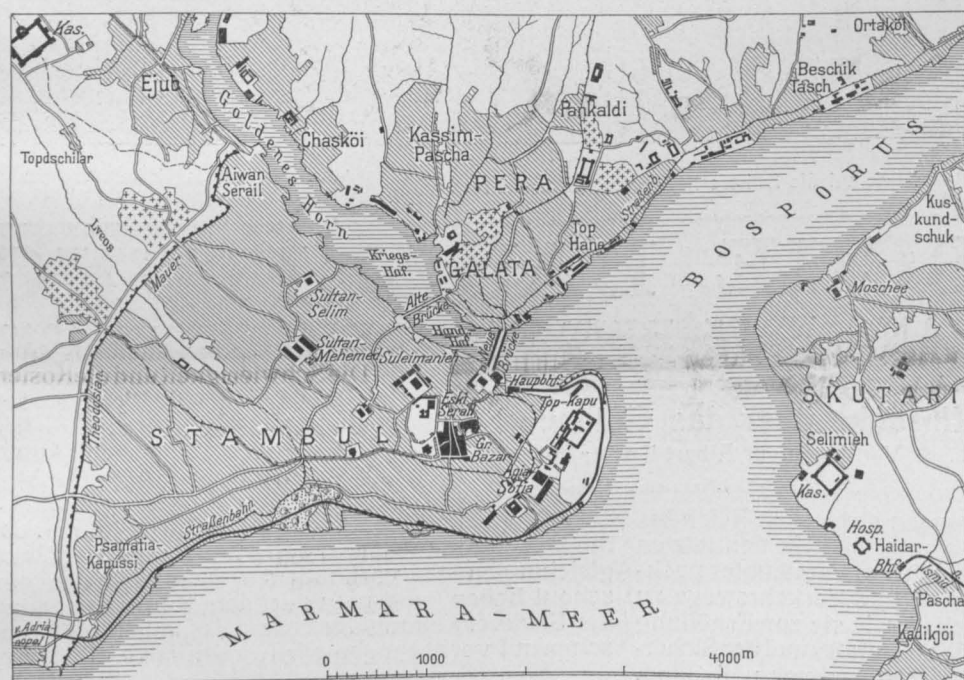
Nach damaligem Landesbrauch wurde der Erhaltung der Brücke äußerst wenig Sorgfalt zuteil und schon seit langem war sie in derart verwahrlostem Zustande, daß jeden Tag ein Unglück zu befürchten war. Dabei verliehen ihr die angeflügten Landungstrep- pen, die baufälligen Verkaufsbuden und Fahrkarten-Schalter ein wenig erfreuliches Aussehen. Die Schwimmkästen sind wohl nie ins Dock gekommen; entdeckte man über der Wasserlinie eine durchge- rostete Stelle, so wurde ein Stück Blech darauf ge- netet, im übrigen ver- traute man darauf, daß Allahs gütige Hand das Menschenwerk noch ein Weilchen über Was- ser halte. Vor zehn Jah- ren wurden zwar neue Schwimmkästen in grö- ßerer Anzahl in die Mitte zwischen die ur- sprünglichen eingefah- ren; da sie aber nur mittels loser Holzstapel unter die viel zu schwachen Hauptträger fa- ßten, so war die Sicher- heit nicht wesentlich verbessert.

Kennzeichnend für die damaligen Zustände ist es übrigens, daß diese Sicherung anfäng- lich nur zeitweilig ein- gerichtet wurde, näm- lich nur für den einen Tag im Jahre, an dem der Sultan mit Gefolge über die Brücke fahren sollte. Erst unter dem neuen Regime, vor wenigen Jahren, als längst

der Vertrag für einen Neubau geschlossen war, gelang es der verantwortlichen Stelle, die Bewilligung der Mittel für durchgehenden Ersatz der Schwimmkästen und Ausbesserung des Ueberbaues zu erhalten, damit die Brücke während der Bauzeit an der bisherigen Stelle und später im Inneren des Goldenen Horns weiter dienen könne.

Entwürfe für Ersatzbauten sind im letzten Jahr- zehnt aus allen Weltgegenden eingelaufen und in mancherlei Gestalt, je nachdem eben die Konstantinopeler Geschäftsagenten ihren Auftraggebern die Sachlage geschildert hatten. Im Konstantinopeler Publikum konnte man sich die künftige Brücke gar nicht großartig genug vorstellen, eine Hochbrücke in einer einzigen Oeffnung mit Trottoir roulant und Aufzügen war das Ideal; in den Zeitungen schrieben sogenannte Fachleute für einen Tunnel, die anderen für einen Damm, nur sagte keiner, wo man das Geld dazu hernehmen könne.

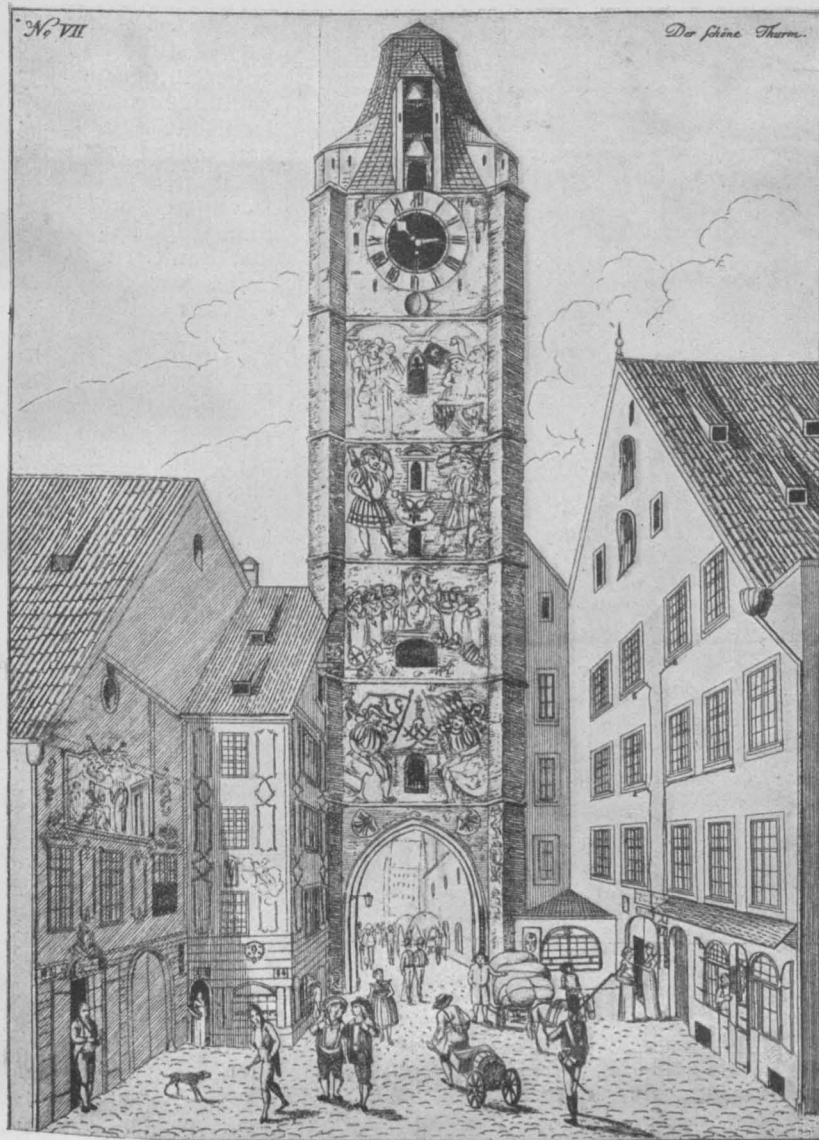
Es muß gerechterweise gesagt werden, daß die verantwortlichen Techniker der türkischen Regie- rung sich von derlei Hirngespinnsten stets ferngehal- ten haben und in richtiger Würdigung der vorliegen- den Tatsachen bei der althergebrachten Schiffbrücke



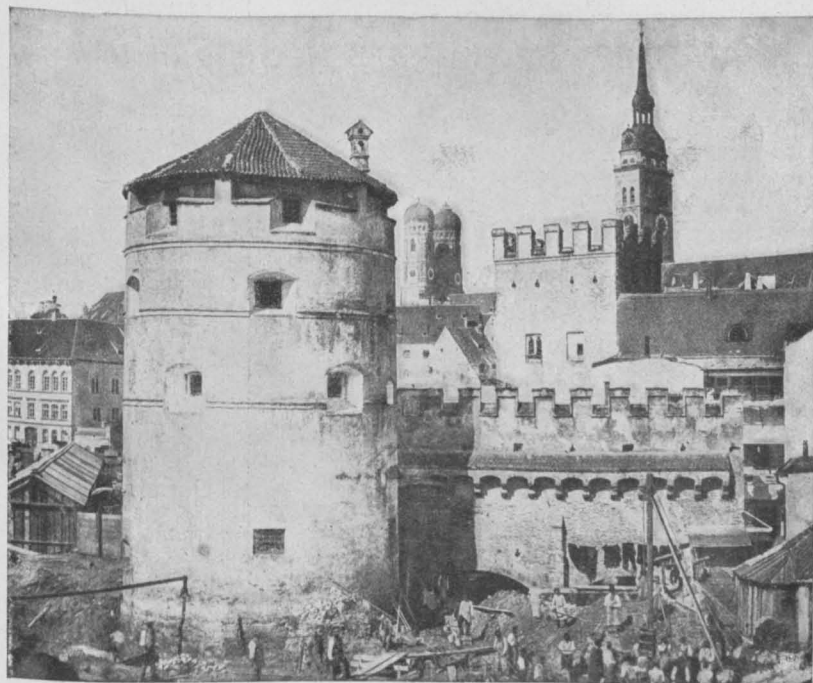
Lageplan von Konstantinopel und der neuen Brücke.

Bahnhof der Orientalischen Eisenbahnen, von der Brücke nach dem Bosphorus hin ziehen sich auf bei- den Ufern Werftmauern als Liegeplätze für Uebersee- schiffe mit Zollschruppen und Speichern dahinter. Längs der Brücke selbst liegen die Personendampfer des Nahverkehrs, die zum Endpunkt der Anatoli- schen Bahnen und zu den Wohn- und Ausflugsorten am europäischen und asiatischen Gestade des Bosporus, des Marmarameeres, zu den Prinzeninseln und ins Innere des Goldenen Horns fahren.

Eine andere Brücke liegt etwa 800^m weit nach innen zu. Da es ihr jedoch an günstigen Zufahrts- Straßen fehlt, so ist sie wenig begangen und fast der ganze riesenhafte, überaus vielgestaltige Verkehr ver- dichtet sich auf der neuen Brücke. Sie schließt ge- wissermaßen das Goldene Horn gegen den Bosphorus ab. Nach innen zu liegen einige Trockendocks und das Flottenarsenal. Die Ufer sind nicht regelrecht eingefast und auf der Hafenfläche liegen vornehm- lich Segelschiffe mit Landeserzeugnissen und (in neu- erer Zeit immer weniger) Kriegsschiffe. Zwischen diesem Innen- und dem Außenhafen fahren ohne Unterbrechung Schlepper, Leichter und Ruderboote hin und her, die ihren Weg durch zwei besonders



Der schöne Turm, 1479 erbaut anstelle eines Stadtttores des ältesten Mauerringes im Zuge der Kaufinger-Straße, abgebrochen Ende des 18. Jahrhunderts.



Rundturm an der Frauen-Straße beim heutigen Viktualien-Markt, errichtet 1467. Abgebrochen 1891.

Aus dem Werk: „München und seine Bauten“,
Verlag von F. Bruckmann A.-G. in München.

geblieben sind. Ein Entwurfs-Programm ist zwar nie aufgestellt worden, auch ist keine öffentliche Ausschreibung erfolgt, die Bewerber mußten sich eben die Verhältnisse an Ort und Stelle selbst ansehen und die von Zeit zu Zeit sich bietende Gelegenheit zur Verhandlung wahrnehmen.

In erster Linie war für bequemen Verkehr der Straßenbahn, der Fuhrwerke und Fußgänger zwischen den niedrig gelegenen beiderseitigen Stadtvierteln zu sorgen, also eine Brückenbahn mit möglichst wenig verllorener Steigung zu schaffen, d. h. nicht in 40 m Höhe, sondern dicht über dem Wasser. Weiter war die Anlage einer Landungs-Gelegenheit für die Dampfboote des Nahverkehrs vorzusehen und dafür gab es keinen Platz, der so geeignet gewesen wäre, wie der bisherige, nämlich dicht an der Brücke und von dieser aus zugänglich.

Da endlich die bisherige Brücke dem Schiffsverkehr zwischen Außen- und Innenhafen kein wesentliches Hindernis bot, so erschien es nicht angebracht, für eine Verbesserung dieses Verkehrs wesentliche Kosten aufzuwenden.

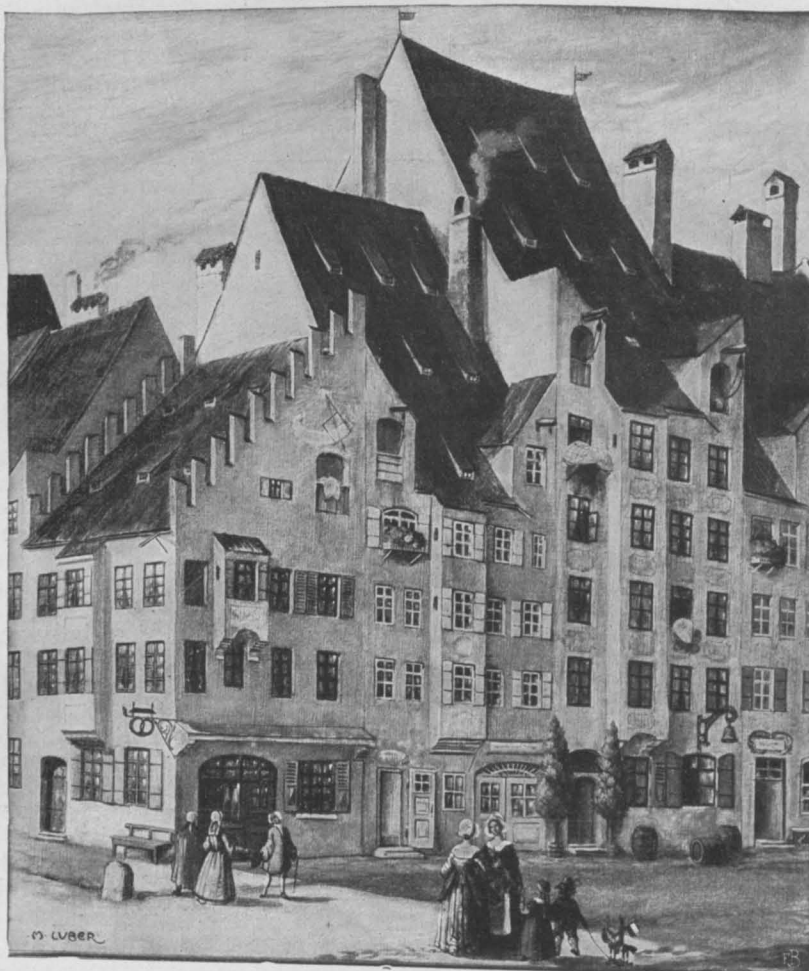
Diese Umstände würden schon an sich die Wahl einer Schiffbrücke rechtfertigen, der Vollständigkeit halber dürfte aber die Erwähnung weiterer Umstände am Platz sein, die auch für künftige Ueberbrückungen des Goldenen Hornes an anderen Stellen von Bedeutung sind.

Die Schwierigkeit und die Kosten der Herstellung von Pfeilern oder Tunnelrohren lassen sich an der Tatsache ermessen, daß die Wassertiefe rd. 40 m beträgt und der Baugrund an beiden Ufern bis auf 40 m bzw. 70 m Tiefe aus Schlamm besteht, ebenso wie der Meeresgrund. Ebbe und Flut gibt es hier nicht, die größten Wasserstands-Änderungen betragen $\pm 0,3$ m und sind, wie die stets vorhandenen wechselnden Strömungen, vornehmlich auf den Einfluß des Windes auf die Oberfläche des Marmara-Meeres zurück zu führen. So gering die Strömung ist, höchstens 0,5 m/Sek., so bewegt sie doch ganz gewaltige Wassermassen ins Goldene Horn hinein und heraus und stiftet so unschätzbaren Nutzen, indem sie das Wasser frisch erhält. Wollte man es unternehmen, statt einer Brücke einen Damm quer zu schütten, etwa mit einer Klappbrücke in der Mitte, und dadurch die natürliche Spülung verhindern, so würde sich bald das Wasser aus dem Jahrhundertlang mit Abfallstoffen verunreinigten Meeresboden mit Fäulniskeimen sättigen, die der ganzen Stadt gefährlich werden müßten. Zuletzt, aber darum nicht weniger eindringlich, spricht gegen eine Hochbrücke das Bedenken, daß ein solches Bauwerk, so vollendet es auch an und für sich sein möge, dem herrlichen Stadtbild gegenüber als ungeheuerer Roheit wirken müßte.

Recht lange, ungewöhnlich lange sogar für türkische Verhältnisse haben die Konstantinopler auf die neue Brücke warten müssen. Ihren ersten Schiffbrückenentwurf reichte die M.-A.-N. im Jahre 1894 beim Marine - Ministerium ein. Seitdem verging fast kein Jahr ohne Reise nach Konstantinopel oder ohne neuen Entwurf nach den allerneuesten Wünschen der Machthaber in hamidischer Zeit. Abdul Hamids Versprechen, die Lieferung der Brücke der deutschen Industrie zuzuweisen, war ein erster Erfolg der deutschen Botschaft in dieser Angelegenheit, aber es hat noch manche Arbeit gekostet, diesen Erfolg zu behaupten und darauf weiter zu bauen trotz der mannigfachen Versuche der Finanzleute anderer Nationen, bei ihren Anleihe-Verhandlungen den Brückenauftrag als Kompensation zu erlangen. Ohne die tatkräftige Unterstützung unserer politischen Vertretung in Konstantinopel wäre es nicht möglich gewesen, zum Ziel zu kommen, das soll hier mit dem Ausdruck freudigen Dankes für alle Beteiligten anerkannt werden. Neue Minister kamen und gingen. Aufstände an den Reichsgrenzen und andere Angelegenheiten von brennender Wichtigkeit drängten die Brücken - Frage mehrfach zurück, bis es endlich im Februar 1907 zum Abschluß eines Vertrages kam, dessen Gegenstand eine 20 m breite Brücke war mit Holzbelag sowie mit einer möglichst großen Zahl von vermietbaren Verkaufsbuden und Kaffeehäusern auf den vorgelagerten Landungs-



Hof des ehemaligen Stadtrichterhauses im Tal, abgebrochen 1861.
Aus dem Werk: „München und seine Bauten“.
Verlag von F. Bruckmann A.-G. in München.
Brauhaus zum Hacker in der Sendlinger-Straße um 1570 (unten).



brücken. Dieser Vertrag bestimmte unter anderem, daß die Teilzahlungen durch die Deutsche Bank erfolgen sollten, ohne jedoch näher zu bezeichnen, was für ein Pfand die Regierung der Bank zu geben habe.

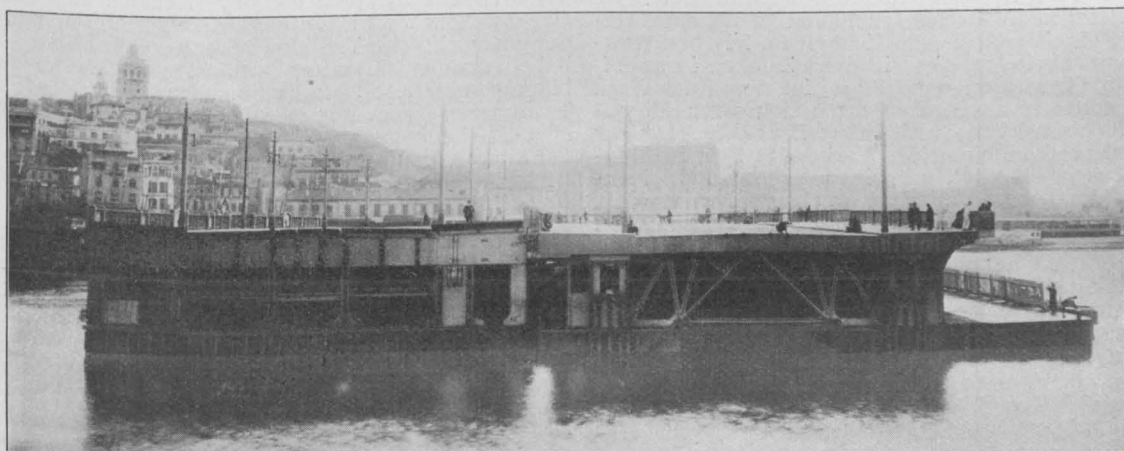
Bevor es über diese Frage zur Einigung kam, traten in den Jahren 1908 und 1909 die bekannten Ereignisse ein, welche dem bisherigen selbstherrlichen Regiment in der Türkei ein Ende machten. Die Folge war, daß auch die Verträge aus früherer Zeit öffentlich bemängelt wurden, da sie weniger dem Staatswohl als der Bereicherung der nunmehr gefangen gesetzten oder flüchtigen Minister und Kämmerer förderlich gewesen sein sollten.

Auf der anderen Seite wurde der Entwurf von seinen Urheber selbst bemängelt, denn manches Ungereimte hatte unter dem Zwang der alten Verhältnisse sehr gegen ihren Willen darin aufgenommen werden müssen. Sie benutzten den Stillstand der Verhandlungen, um einen neuen Entwurf aufzustellen, der den tatsächlichen Verhältnissen in modernem Sinne Rechnung trug.

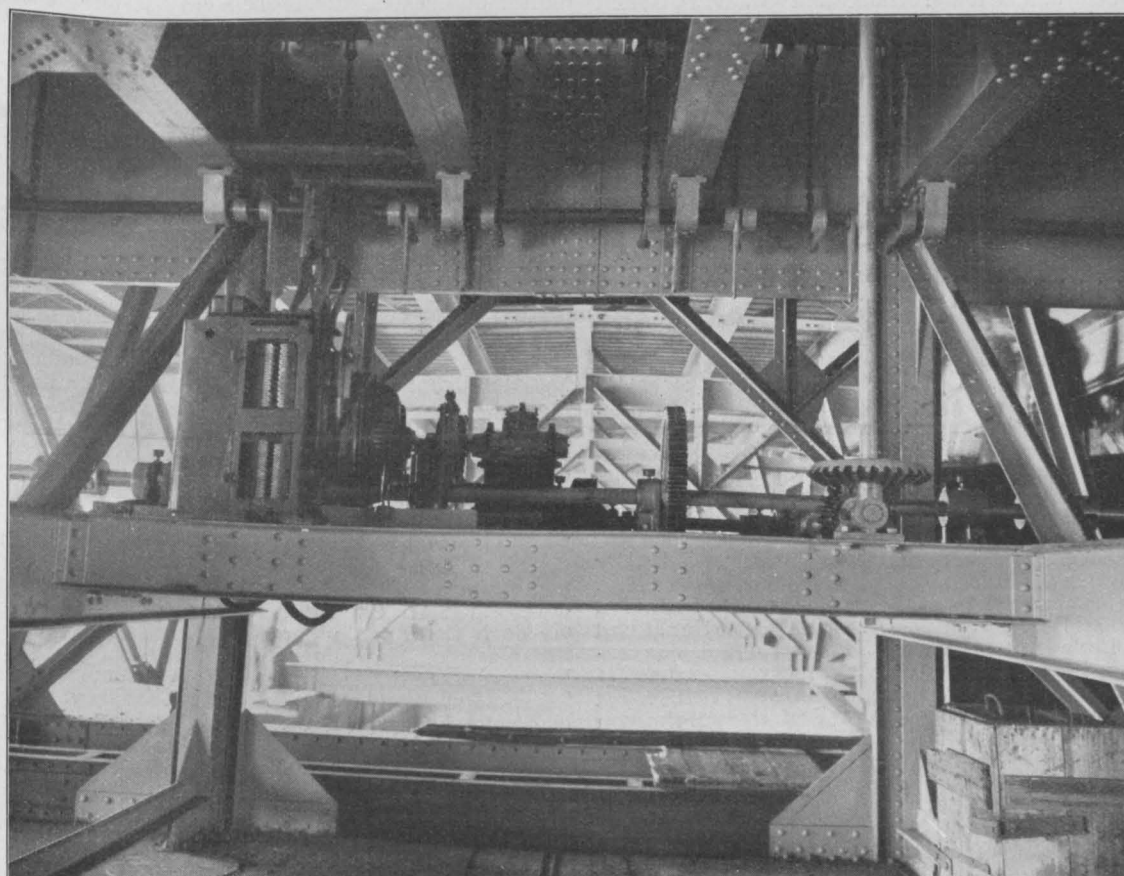
Der neue Entwurf fand großen Anklang und erneute gründliche Verhandlungen führten zum Abschluß eines Zusatz - Vertrages (Oktober 1909), wonach die Brückenbahn von 25 m Gesamtbreite aus Granit - Pflaster und Asphalt bestehen sollte und der Preis auf 237 000 türkische Pfund (rund 4,36 Mill. M.) festgesetzt wurde. Eine Anleihe bei der Deutschen Bank verschaffte der Stadt - Präfektur,



Beweglicher Mittelteil der Schiffbrücke während des Ausfahrens.



Mittelteil vollständig ausgefahren und um 180° neben den festen Teil herumgedreht.



Mechanismus für die Verriegelung und die Bewegung der Klappen zur Fugenüberdeckung.

in deren Verwaltung das Brückenwesen inzwischen übergegangen war, das Baugeld.

Im Sommer 1910 begann die Ausführung. Die Widerlager mußten unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der bisherigen Brücke gebaut werden. Der schwimmende Teil wurde ganz im Inneren des Goldenen Hornes gegenüber den heiligen Stätten von Ejub auf einer eigens dazu hergestellten Werft zusammengebaut (vergleiche das Kopfbild in der nächsten Nummer). Fast zwei Jahre dröhnten die Schläge der Lufthämmer in dem sonst idyllisch ruhigen Tal, bis die rund 8000^t schwere Eisenkonstruktion zusammengefügt war.

„München und seine Bauten“^{*)}

Hierzu die mit No. 74 vorausgeschickte Doppelbildbeilage, sowie die Abbildungen S. 651, 652 und 655.



Die Reihe der Monographien über die baulichen Unternehmungen der großen Städte des Reiches, äußerlich veranlaßt durch die Wanderversammlungen des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“, ihrer inneren Bedeutung nach für Beteiligte wie Unbeteiligte ein Rechenschaftsbericht über das Geschaffene, eine Vergleichsmöglichkeit im frischen Wettkampf der Gemeinden, das sichtbare Zeichen ihrer aufsteigenden Entwicklung und Blüte, ist durch das Werk über „München und seine Bauten“, welches der „Bayerische Architekten- und Ingenieur-Verein“ zur XX. Wanderversammlung des Verbandes 1912 in München herausgegeben hat, mit einem Bande von bleibendem geschichtlichen und Kunstwert erweitert worden. Zwischen dem „Bautechnischen Führer durch München“, der 1876 erschien, und dem stolzen Bande von heute liegt eine Entwicklung auf allen Gebieten des Bauwesens, mit welcher München in vielfacher Beziehung vorbildlich für die Baukunst in Deutschland wurde. Insbesondere das Gebiet des Hochbaues hat hier eine Schlichtheit und eine Verinnerlichung erfahren, die in einen zwar an sich ungewollten, aber um so natürlicheren Gegensatz trat zu dem lauten Aufwand, den unverstanden angewendete reiche Mittel in anderen Städten des Reiches hervorgerufen hatten. Und auch auf dem Gebiete des Städtebaues, ferner des Straßen- und Tiefbaues ist in vielfacher Beziehung Vorbildliches geschaffen worden, das bald Gemeingut der deutschen Technik und Städtewirtschaft wurde.

Der uns vorliegende Band von 820 Seiten läßt jedoch den letzteren Teil der Baukunst — dieses Wort in seinem allgemeinsten Sinne genommen — nicht in einer der Bedeutung des Gegenstandes entsprechenden Weise zur Geltung kommen; es ist ein nur bescheidener Anteil, den das Ingenieurwesen an dem Bande hat. Um so eingehender aber ist das Gebiet des Hochbaues behandelt und man kann wohl im Zweifel darüber sein, ob es bei dem aus wirtschaftlichen Ursachen einmal gegebenen Umfang einer Unternehmung nicht besser ist, einen Teil in voller, mustergültiger Ausführlichkeit zu geben, den anderen jedoch nur zu streifen und seine Bearbeitung einer kommenden Gelegenheit vorzubehalten, als allen Teilen eine unvollständige Bearbeitung zu widmen. Tatsächlich sind Teile des Ingenieurgebietes, das in mehr Sonderzweige zerfällt, als das Gebiet des Hochbaues, bei früheren Anlässen in Form vortrefflicher Denkschriften ausführlicher behandelt worden. Aus dem Vorwort unseres Bandes erfahren wir, daß es das Ziel der Arbeit war, „den historischen Bauten Münchens eine würdige Aufnahme zu sichern und andererseits das gewaltig angewachsene architektonische Schaffen der Neuzeit in vollem Umfange vorzuführen“.

Zur Durchführung dieses Unternehmens wählte der bayerische Gesamtverein eine Kommission aus den Hrn. Ob.-Reg.-Rat Ernst Ebert, Prof. Eugen Hönig, städt. Baurat Rob. Rehlen, Prof. Dr. Gabriel von Seidl und Min.-Rat Ludwig von Stempel. Diese Kommission bildete einen Redaktionsausschuß, welcher außer den Genannten noch umfaßte Prof. Max Littmann, Geh. Hofrat Prof. Ferd. Loewe und Geh. Hofrat Prof. Heinr. Frhr. von Schmidt. Hrn. Hönig wurde das Amt eines Hauptredakteurs übertragen. Daneben wurde zur Behandlung des geschichtlichen Teiles eine eigene Kommission gebildet, welcher die Hrn. städt. Bt. Dr.-Ing. h. c. Hans Grässel, Prof. Eugen Hönig, Prof. Max Littmann, Prof. Dr. Gabriel von Seidl, Arch. Gustav Steinlein, Min.-Rat Lud-

Das Wegfahren der bisherigen Brücke und Einsetzen der neuen geschah in der Hauptsache des Nachts, und zwar in vier Teilen, zunächst unter Benutzung der alten Anker. Das war ein schweres Stück Arbeit. Gerade dieser letzte Arbeitsabschnitt hatte unter besonders stürmischem Wetter und anderen bösen Zufällen zu leiden, und nur unter Anspannung aller Kräfte gelang es, das Werk zu gutem Ende zu führen.

Ueber das neue Bauwerk in seiner Gesamtanlage sollen die hier beigegebenen, sowie die nachfolgenden Abbildungen und Erläuterungen Aufschluß geben. —

(Schluß folgt.)

wig von Stempel, Prof. Aug. Thiersch und der Kunst-Historiker Dr. Karl Trautmann angehörten. Durch die Erkrankung Trautmanns wurde der historische Teil eine gemeinsame Arbeit dieses und des Prof. Dr. Hans Willich. Für viele Leser des Werkes, welche das lebhaft baukünstlerische Schaffen der bayerischen Hauptstadt der Gegenwart schon bisher unablässig verfolgt haben, wird der geschichtliche Teil eine besondere Anziehungskraft haben, denn er gibt unter Benutzung eines schönen Abbildungsmaterials, zum Teil aus dem Besitz des Hrn. Dr. Trautmann, ferner aus staatlichem und städtischem Besitz, ein ebenso neues wie anziehendes Bild des Münchens der älteren und jüngeren Vergangenheit. Unsere Doppelbildbeilage zu No. 74, sowie die Abbildungen auf den Seiten 651, 652 und 655 geben Beispiele dieser entrückten Welt, die Dieser und Jener, dem die hastende Entwicklung der Gegenwart die Eigenheiten Münchens zu nehmen droht, wenigstens für Inseln im weltstädtischen Getriebe der Zukunft zurück wünscht. Dieser geschichtliche Teil, welchem kurze Abschnitte über die geologischen und geographischen Verhältnisse der Versammlungsstadt von Geh. Hofrat Prof. Dr. Oebbeke, sowie über die klimatischen und meteorologischen Verhältnisse der Münchener Gegend von Dr. E. Alt vorausgehen, umfaßt 13 Bogen und reicht bis zum Beginn der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, schließt also mit dem Anfang des letzten Vierteljahrhunderts, welches das Schaffen der Gegenwart und der lebenden Generation umfaßt, ab. Räumlich nimmt der geschichtliche Teil ein Viertel des Gesamtbandes ein. Soviel uns erinnerlich, ist es das erste Mal, daß die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt in so zusammenfassender Weise und mit so reichem Bildersmuck der Fachwelt dargeboten wird.

Das bauliche Schaffen der Gegenwart nun, dessen Darstellung die drei übrigen Viertel des Bandes umfaßt, gliedert sich in vier Abschnitte. Es werden gesondert betrachtet die Privatbauten, die Staatsbauten, die Bauten des Hofes und die städtischen Bauten. Die Bearbeiter der einzelnen Abschnitte sind bereits in dem kurzen Bericht in No. 70, S. 611, unserer Zeitung genannt. Das Vorwort erklärt, daß, was die Wahl der Bauwerke anbelangt, die zur Besprechung und Darstellung kamen, es sich „ausschließlich um Werke von Mitgliedern des Münchener respektive Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins“ handle, „was dem Charakter des Buches als einer umfassenden Veröffentlichung deswegen keine Einbuße tun kann, weil in der Tat der Münchener respektive Bayerische Architekten- und Ingenieur-Verein fast alle Fachkollegen von Bedeutung umfaßt“. Da hier der befolgte Grundsatz mit den tatsächlichen Verhältnissen annähernd übereinstimmt, so mag man dem Vorgehen zustimmen. In Städten, in welchen die Verhältnisse jedoch anders liegen, müßte wohl das gesamte baukünstlerische Schaffen, nicht nur das eines Teiles der Baukünstler, zur Darstellung gelangen. Denn wenn auch die Städtebücher über Architektur durch einen Verband von Vereinen veranlaßt sind, so sind sie doch Dokumente der Allgemeinheit geworden. Entsprechend den allgemeinen Bestrebungen des Verbandes sollten auch die Ziele der Allgemeinheit verfolgen. Daß dagegen das Buch keine Kunde von der ausgedehnten und außerordentlich erfolgreichen auswärtigen Tätigkeit der Münchener Baukünstler gibt, ist nur zu billigen, denn jedes Unternehmen muß seine natürlichen Grenzen haben. Es wäre aber vielleicht ein verlockendes und wohl auch allgemeinen Beifall erringendes Unternehmen, das Schaffen der Münchener Architektenschule etwa der verfloßenen hundert Jahre mit vorsichtiger, jedoch reicher Auswahl des Bildermaterials abgerundet und in sich geschlossen darzustellen.

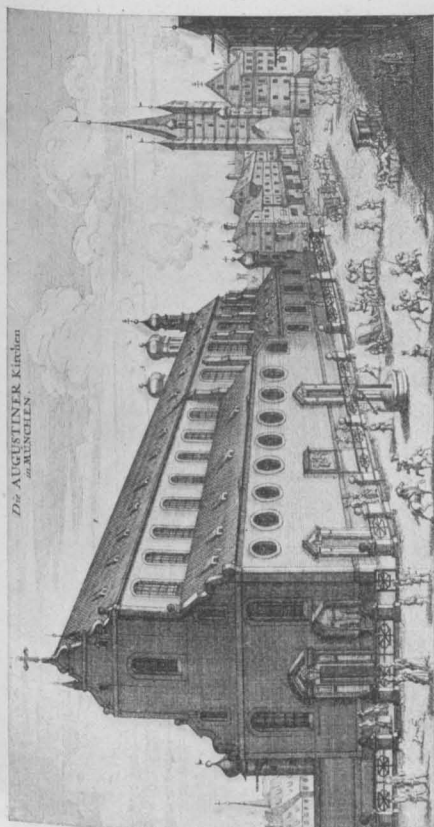
Der Schilderung der Bauten, deren bedeutendste in

^{*)} Verlagsanstalt F. Bruckmann A.-G. in München. Preis 24 M., gebunden.

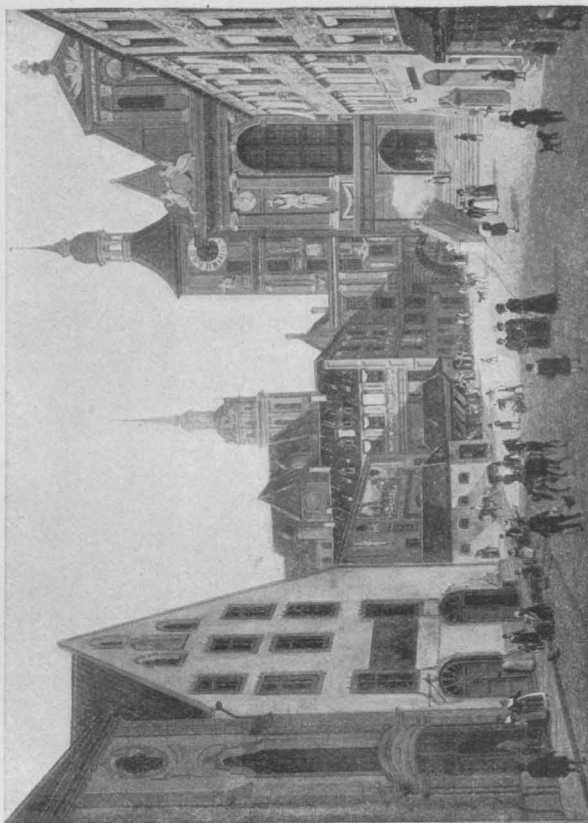
unserer Zeitung bereits eine ausführliche Darstellung erfahren haben, ist ein Abschnitt über die ortsüblichen Baumaterialien, Baukonstruktionen, sowie Material- und Arbeitspreise angefügt.

stattung entspricht dem, was man von einer Verlagsbuchhandlung von dem Rufe der A.-G. F. Bruckmann in München erwarten kann.

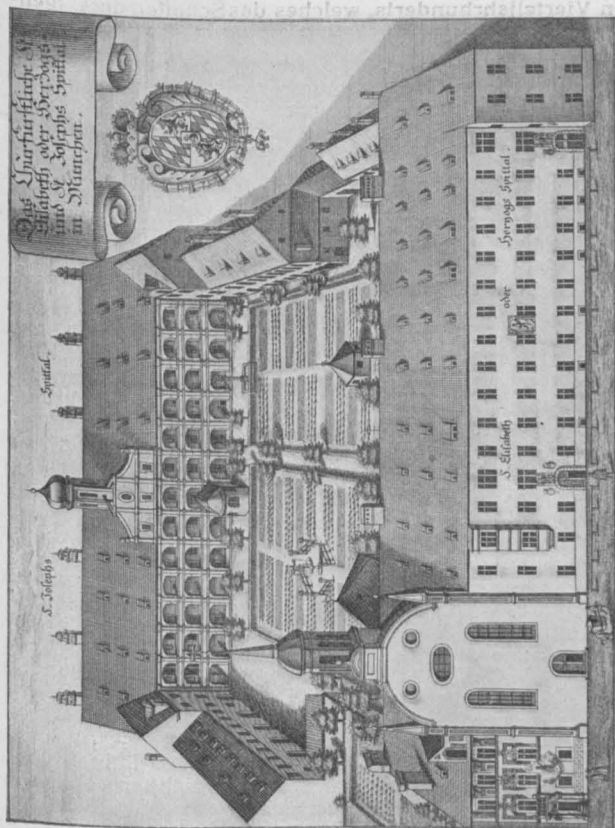
Möge das schöne Werk seinen Weg gehen und durch



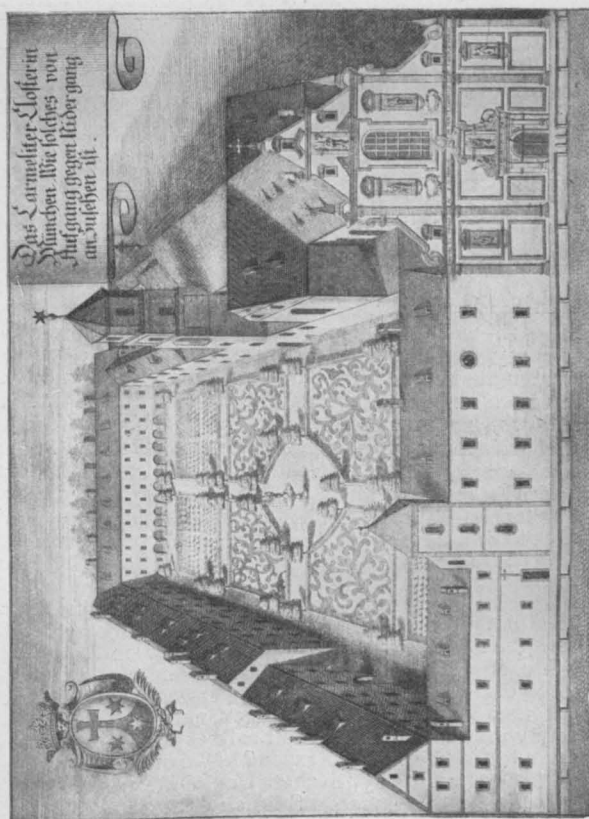
Die Augustiner-Kirche und der schöne Turm in der Neuhauser-Gasse.



Rathaus mit Freitreppe vom Tal aus. Fassadenmalerei von A. Demmel 1778. Aus dem Werk: „München und seine Bauten“. Verlag von F. Bruckmann A.-G. in München.



Von Norden nach Süden gesehen um 1700 (oben). Jetzt Studienkirche am Promenade-Platz 1657. Umgebaut 1800 (unten).



Die Hauptlast bei der Herausgabe des Bandes ruhte auf den Schultern von Eugen Hönig. Kenner der Verhältnisse bei der Herausgabe eines Werkes ähnlichen Charakters wissen, was das sagen will. Hr. Hönig stand Hr. Arch. Emil List als treuer Helfer zur Seite. Die Aus-

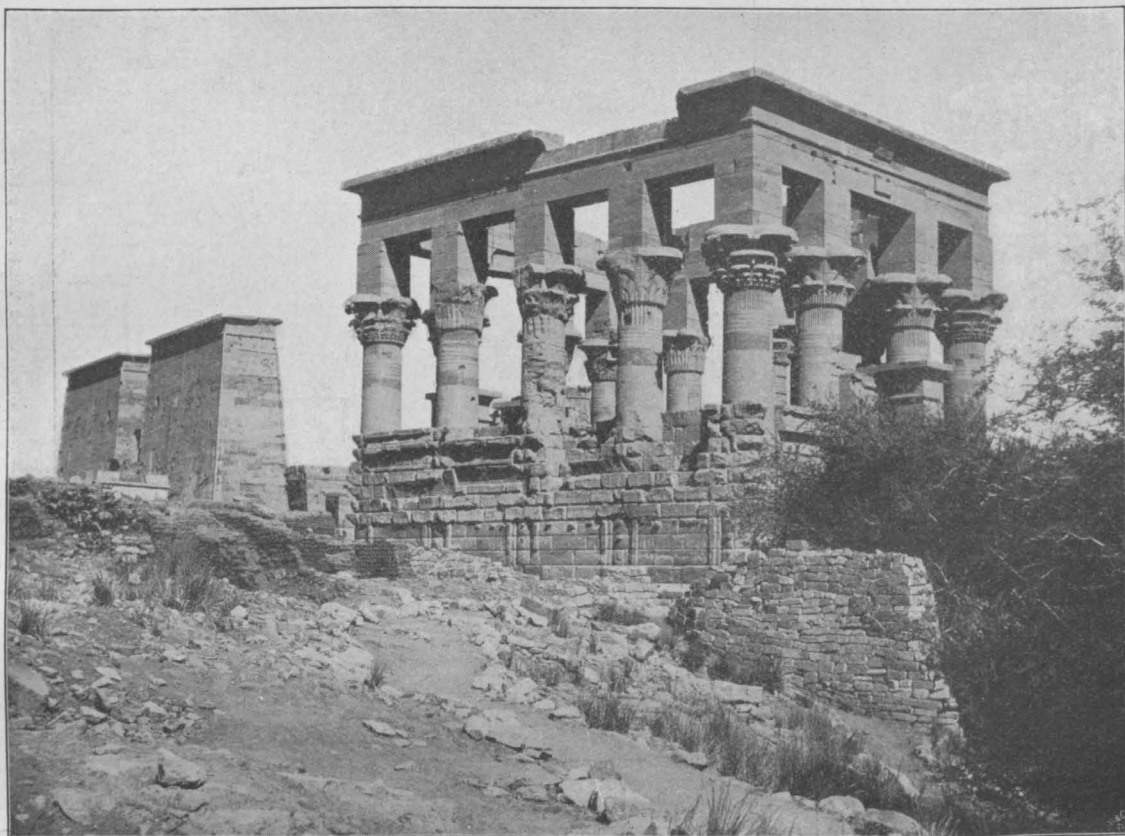
reichen Absatz die außerordentlichen Mühen, die in selbstloser Arbeit eine Gruppe von Fachgenossen ihm in dem idealen Drange, der Allgemeinheit zu nutzen, gewidmet haben. Es ist eine stolze Tat und gibt erlesene Kunst. —

Architekten und Landmesser im Städtebau.



Es ist gewiß sehr anerkennenswert, daß man allerseits bestrebt ist, das Verständnis für Städtebaukunst in der Öffentlichkeit zu fördern. So hat der unter dem Protektorat des Oberpräsidenten stehende „Deutscher Verein für Kunst und Wissenschaft in der

Provinz Posen“ mit Unterstützung des Ministers für Handel und Gewerbe eine Wanderausstellung zur Förderung künstlerischer Bestrebungen im Städtebau veranstaltet, welche nacheinander in den Städten Hohensalza, Lissa, Rawitsch, Krotoschin, Fraustadt, Ostrowo, Schneidemühl, Kolmar, Czarnikau und Nakel



Insel Philae. „Kiosk“ des Trajan.

John Pierpont Morgan und die Bauten der Insel Philae.

Hierzu die Abbildungen oben und Seite 658.



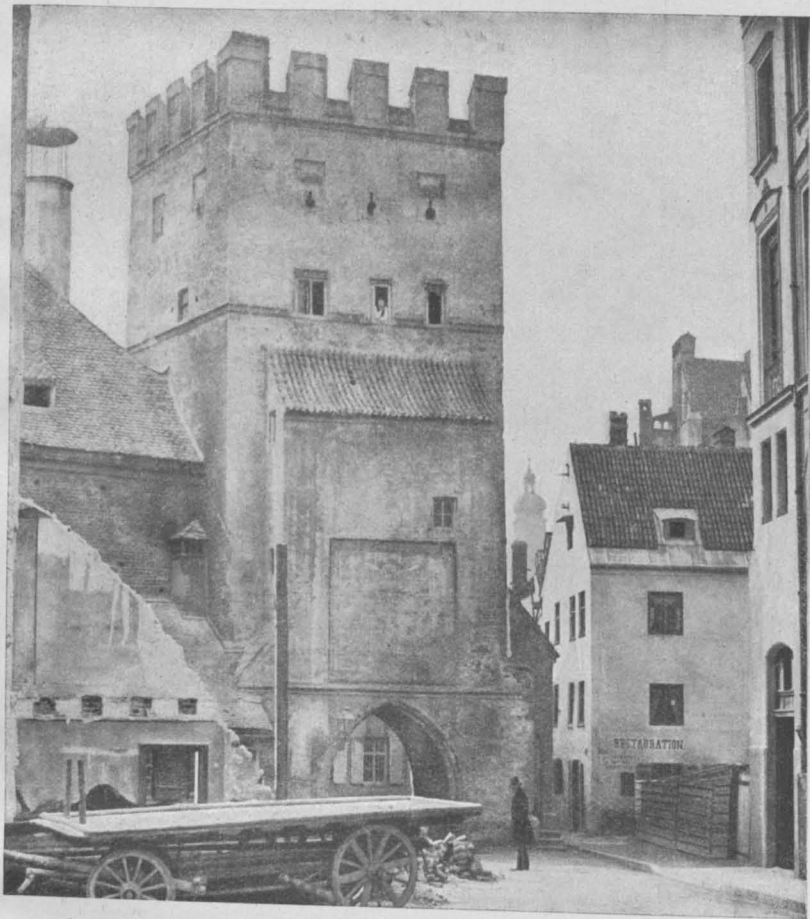
Es ist eine keineswegs überraschende Nachricht, die aus dem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten kommt und vom „American Magazine“ verbreitet wird. Nach ihr hätte der heute 75jährige Bankiers-Sohn aus Hartford im Staate Connecticut, John Pierpont Morgan, während seines Aufenthaltes im letzten Winter in Ägypten den Entschluß gefaßt, mit der ägyptischen Regierung in Unterhandlung zu treten mit dem Ziel, die in ihrem Bestand bedrohten Bauten der Insel Philae nach Amerika zu übertragen. Warum nicht? Warum sollte nicht der Mann, der heute als einer der tatkräftigsten Finanzleute der nordamerikanischen Union gilt, der den Stahl-Trust begründete, der im Jahre 1902 mit einem Aktienkapital von 120 Mill. Dollar die „International Mercantile Marine Company“, kurz Morgan-Trust genannt, schuf und in ihr zahlreiche amerikanische und britische Dampferlinien mit 120 Dampfern vereinigte, der im Jahre 1907 nach einem nur fünf Minuten dauernden Nachdenken mit 25 Mill. Dollar die Börse von New-York vor einer Katastrophe rettete, welche die ganzen „Vereinigten Staaten“ hätte in Mitleidenschaft ziehen können, warum sollte nicht dieser Riese an Gedanken, Verwegenheit und Tatkraft auch Städte und Tempel bewegen, nachdem er bereits den wertvollsten Teil des Kunstbesitzes der alten Welt in die neue hatte überführen lassen? Warum sollten nicht den Obelisken und ägyptischen Denkmälern in Rom, Paris, London und in anderen Städten der alten Welt die Tempel und Hallen von Philae folgen? Wir würden selbst die Möglichkeit annehmen, die Tempel von Karnak und Luxor nach anderen Weltteilen zu überführen, wenn ein Anlaß hierfür gegeben wäre.

Für die Bauten der Insel Philae aber ist ein Anlaß gegeben. Seit Erbauung des 1902 eingeweihten Staudammes von Assuân*) in Oberägypten sind sie durch die angesammelten Wasser des Nil ihrem langsamen Untergang

durch Zersetzung und Erosion des Gesteines geweiht. Dieser Prozeß wird noch beschleunigt werden, da durch die seit 1907**) mit einem Kostenaufwande von rund 40 Millionen M. erfolgte Erhöhung des Dammes, der ein Aufstauen des Wassers auf 20 m gestattet, sich die Zeitdauer verlängert, in welcher die Bauten unter Wasser stehen. Die Einweihung des fertig gestellten Dammes steht Ende dieses Monats bevor. Man kann es im Interesse der Kunst beklagen, daß die wirtschaftlichen Notwendigkeiten des Landes die Erbauung des Staudammes gefordert haben und daß die Blüte der ägyptischen Landwirtschaft die Vernichtung der Blüte der alten Kunst des Pharaonenlandes zur Voraussetzung hatte. Man kann es beklagen, kann das Unabänderliche einsehen, braucht sich aber doch dem Schicksal nicht taten- und mutlos zu unterwerfen. In dieser seelischen Verfassung befand sich offenbar John Pierpont Morgan gegenüber einer Sachlage, die unsere Abbildung darstellt, die zeigt, wie nur geringe Teile der Inselbauten aus dem gewaltigen Wasserbecken, das durch den Staudamm in der Regenzeit geschaffen wird, heraus ragen. Es müßte nicht der verwegene amerikanische Organisator gewesen sein, der bei diesem Zustand über Maßregeln zur Abhilfe nachgedacht hätte. Den Damm und die Wasserfluten allerdings kann er nicht beseitigen; so weit reicht auch seine Kraft nicht. Wohl aber kann er hoffen, durch seine Macht und durch seinen Einfluß, der Allmacht des Besitzes entspringend, die Bauwerke in sein Heimatland zu überführen.

Nachdem der Nil, der Ernährer des Landes, mit dem zweiten, dem Großen Katarakt bei Wadi Halfa in das heutige Ägypten sich ergossen hat, erreicht er bei den Inseln Elephantine und Philae eine seeartige Breite und ergießt sich in zahllosen Armen in das bald darauf sich wieder verengende Bett. An dieser Stelle liegt die ägyptische Isola bella, die ihresgleichen nur in der borromäischen Insel des Lago Maggiore findet, beide in gesegneten Gefilden, aber in der Zeit ihrer Entstehung 2000 Jahre auseinander. Ein Granitiland von 380–400 m Länge und 135 m Breite, umschlossen von einer Mauer und der Isis

*) Vergl. Jahrg. 1902 S. 650. — **) Vergl. Jahrg. 1907 S. 301.



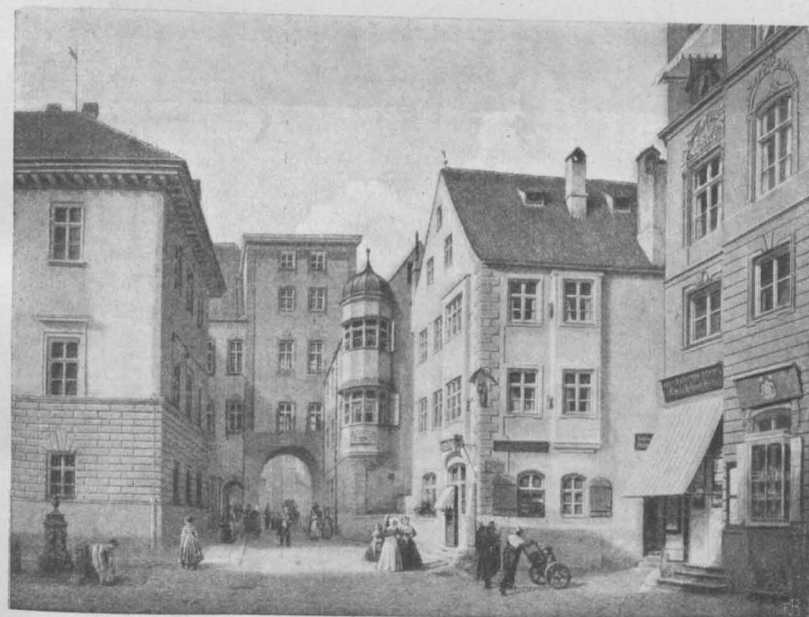
MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN. * HERAUSGEGEBEN VOM BAYERISCHEN ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREIN. MÜNCHEN 1912 BEI F. BRUCKMANN A.-G. * LINKE REIHE: KOSTTOR (WURZER-TOR) DES ZWEITEN MAUERRINGES, AM GLEICHNAMIGEN PLÄTZCHEN GELEGEN, ABGEBROCHEN 1872. — LA ROSÉE-TURM (KRÜMBLEINS-TURM) DEM ÄLTESTEN MAUER-RING ANGEHÖREND, ABGEBROCHEN 1842. — DER MARIEN-PLATZ IM JAHRE 1700. * MITTE: KARLS-TOR (NEUHAUSER-TOR) DES ZWEITEN MAUER-RINGES; DER INNENTURM UND DIE BEIDEN ANSTOSSENDEN HÄUSCHEN WURDEN 1857 NIEDERGELEGT. — ALTE DORFKIRCHE UND FRIEDHOF DER VORSTADT GIESING. NACH ERRICHTUNG DER NEUEN KIRCHE ABGEBROCHEN.

AUS „MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN“. * VERLAG VON F. BRUCKMANN, A.-G., MÜNCHEN.

DEUTSCHE
*** BAUZEITUNG ***
XLVI. JAHRGANG 1912
***** NO. 74. *****



Die Frauenkirche von Nordwesten. Erbaut 1468—1488, die Hauben vor 1530. Aus: „München und seine Bauten“. Verlag von F. Bruckmann, A.-G. in München.



Münzhof, der alte Hofmarstall. Erbaut 1563. Aus: „München und seine Bauten“. Verlag von F. Bruckmann, A.-G. in München.

je eine Woche zur Ausstellung kam und den Besuchern vor Augen führte, in welchem Sinne sich die Städtebaukunst zukünftig in den mittleren und kleineren Städten des Ostens betätigen muß.

Die sehr ansprechend farbig ausgeführten Bebauungspläne verkörpern vorwiegend die Bestrebungen der Gartenstadt-Bewegung, welche ja in den Mittel- und Kleinstädten der östlichen Provinzen in erster Linie gefördert zu werden verdient. Unter den ausgestellten Bebauungsplänen fiel eine Anzahl musterhaft ausgeführter Entwürfe der Landmesser Meltzer und Kreutz zu Breslau in die Augen. Neben diesen Entwürfen von Bebauungsplänen waren auch Photographien hübscher kleinerer und größerer Villen ausgestellt, welche die verschiedenen Bauarten ausgezeichnet zur Anschauung brachten. Außer einfachen Einfamilienhäusern waren kleine Gruppen solcher Bauwerke zur Darstellung gebracht, ebenso geschlossene Straßen. Ferner waren Ansiedelungsgehöfte sowie Kirchen- und Schulbauten der kgl. Ansiedelungskommission zu Posen in Abbildungen wiedergegeben. In einer Reihe von Photographien waren außerdem interessante, aus älterer Zeit stammende, aber noch gut erhaltene Gebäude der Posener Mittel- und Kleinstädte abgebildet. Endlich war auch an einzelnen Photographien aus verschiedenen Städten der Provinz Posen gezeigt, wie das Stadtbild durch Neubauten, die nicht in ihre ältere Umgebung hineinpassen, verunziert werden kann.

Neben dieser Ausstellung veranstaltete die „Deutsche Gesellschaft für Kunst und Wissenschaft“ an jedem Ausstellungsort noch einen besonderen Vortrag über Städtebaukunst. In etwa 1½ stündiger Rede wurden z. B. in Schneidemühl von dem Posener Architekten Landsberg Wohnungs-, Industrie- und Verkehrsbedürfnisse, offene, durchbrochene, geschlossene Bauweise usw. unter gleichzeitiger Vorführung von Lichtbildern kurz erörtert. Dabei mußte es auffallen, daß der Vortragende wiederholt davor warnte, den Entwurf eines Bebauungsplanes durch Tiefbauingenieure oder Landmesser ausführen zu lassen, während doch in der zugehörigen Ausstellung gerade eine größere Anzahl Bebauungspläne von den Landmessern Meltzer und Kreutz als Musteranlagen vorgeführt wurden. Wenn der Vortragende etwa geglaubt hat, daß die jedem Sachverständigen in die Augen fallenden Fehler gerade des Schneidemühler Bebauungsplanes, nämlich der Mangel an einer geschlossenen Stadtlage überhaupt, die handtuchförmige Erstreckung des halben Stadtgebietes in verschiedene Windrichtungen, ein offenbar fehler-

hafter Fluchtlinienplan der neuesten Zeit usw. einem Landmesser zur Last fallen, so irrt er. Diese sind ausschließlich auf entsprechende Beschlüsse der städtischen Körperschaften zurückzuführen, und nur wer die Verhältnisse genauer kennt, der weiß auch, daß bei diesen Beschlüssen die Privatinteressen einzelner einflußreicher Mitglieder der städtischen Körperschaften und ähnliche Dinge keine geringe Rolle gespielt haben.

Der Vorwurf aber, den der Vortragende gerade dem Landmesserstand ganz allgemein machte, daß dieser die älteren Bebauungspläne lediglich mit dem Lineal hergestellt habe, ist in dieser Allgemeinheit durchaus unzutreffend, wenn es auch sehr bequem für die Hrn. Architekten ist, die Schuld für die Fehler älterer Bebauungspläne jetzt einfach auf die Landmesser abzuwälzen. Nach einem Bericht in No. 145/1910 des „Berliner Tageblatts“ hat dies zwar vor ihm auch schon der erste Preisträger im Wettbewerb um den Berliner Bebauungsplan, Arch. Jansen, getan. Ich habe aber in No. 340/1910 des „Berliner Tageblatts“ und in Heft 22/1911 der „Zeitschrift für Vermessungswesen“ schon eingehend nachgewiesen, daß diese Behauptung in Bezug auf den Berliner Bebauungsplan durchaus falsch war. Heute kann sich Jedermann hiervon leicht überzeugen, und zwar aus der Zeichnung Blatt 8 oben, sowie aus den Anmerkungen 12—14 auf Seite 131—133 des Werkes „Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Berliner Städtebauausstellung“ (Berlin 1911 bei Ernst Wasmuth). Einzig und allein der bekannte Stadtb. Hobrecht hat diesen Bebauungsplan in den Jahren 1858—1862 im Auftrag des Berliner Polizei-Präsidiums entworfen, und bestimmungsgemäß sollte dieser Bebauungsplan dem Bedürfnis für 100 Jahre entsprechen! Die langengeraden Straßen erschienen den Architekten und Städtebaukünstlern jener Zeit als zweckmäßig und schön; sie waren damals modern! (Der Herr Verfasser scheint nicht zu wissen, daß Hobrecht Tiefbauer war und scheint die Gründe nicht zu kennen, die z. B. bei der Hausmann'schen Umgestaltung der alten Teile von Paris zur Anlage langer gerader Straßen geführt haben. Die Red.) In dieser Hinsicht haben sich die Ansichten und der Geschmack inzwischen geändert. Auch die Hygiene steckte damals — zur Zeit der schweren Cholera-Epidemien in Norddeutschland — noch in den Kinderschuhen. Man hatte zu jener Zeit überhaupt noch nicht das Bedürfnis erkannt, daß eine Stadt aus rein gesundheitlichen Rücksichten möglichst viele freie Plätze mit Baumanlagen, Alleen usw. haben müsse. Ich bin nun weit entfernt, die Architekten der Gegen-

geweiht. Wir haben seinen Lageplan im Jahrgang 1895 unserer Zeitung, Seite 72, abgebildet. Ihr errichtete Nektanebos II. in der Mitte des IV. Jahrhunderts v. Chr. einen Tempel mit Säulenhallen, Pylonen und noch erhaltenen Wandgemälden. In der Zeit der Ptolomäer entstanden weitere Bauwerke und selbst die Römer und das Christentum bemächtigten sich der Insel, um sie durch Bauten zu bereichern und — 600 Jahre nach Christi — christlichen Gottesdienst hier abzuhalten. Der Isis-Tempel wurde dem heiligen Stephanos geweiht. Das graziöseste Bauwerk ist der sogenannte „Kiosk“, der unter Trajan errichtet, aber nicht vollendet wurde. (Vergl. Abb. S. 656.) Es ist mit Rücksicht auf die heutige Stilbewegung vielleicht nicht ohne Interesse, festzustellen, daß die Römer auf Philae nicht „modern“ römisch, sondern „traditionell“ ägyptisch bauten. Es waren eben praktische Politiker und Künstler, die das Schöne nahmen, wo sie es fanden. Es waren keine Schulmeister und vielleicht hatten sie auch noch keine Kunsthistoriker. Vor allem wußten sie in der politischen Kolonisation neuer Gebiete den Verhältnissen dieser Länder Rechnung zu tragen. Was demnach Pierpont Morgan durch Uebertragung an andere Stelle vor dem Untergang durch die Wasserfluten des steigenden Nil retten will, hat mehr als nur kunstwissenschaftliche Bedeutung.

Bei der Uebertragung der Inselbauten an einen Ort, der ihre Erhaltung für eine längere Zeitdauer gewährleistet, als ihr jetziger Standort, handelt es sich nun nicht allein um die Teile über der Erde, sondern auch um die besonders gefährdeten Fundamente. Wo die Denkmäler alter Kultur als geschichtliches Anschauungsmaterial auch ihre Wiederaufstellung finden, sei es im Zentral- oder im Bronx-Park von New-York oder an anderer Stelle, immer müßten sie in ihrem gegenseitigen Verhältnis zu einander, wie es auf der Insel bestand, in der Flächen- wie in der Höhenlage, aufgestellt werden, sollen sie nicht an Wirkung einbüßen. Die Kosten der Ueberführung werden mit 8 Millionen Dollar angegeben. Die Bauten müßten genau vermessen, die Steinschichten und Steine bezeichnet und nummeriert, und dann auf Nilbarken bis zu einem der vom Nil aus erreichbaren Hafenplätze beför-

dert werden. Von hier aus würden sie mit etwa 100 Fahren eines Ozeandampfers von 20000 t nach New York überführt werden. Zur Gewinnung der Fundamente, soweit diese nicht durch die Granitfelsen der Insel gebildet werden, müßten nach Abtragung der oberen Teile um die Bauwerke Dämme zur Abhaltung des Wassers gebildet werden. Das bietet keine technischen Schwierigkeiten, sondern ist nur eine Geldfrage, wie das ganze Unternehmen. Daher darf es auch nicht überraschen, wenn es durch einen Geldmann in Angriff genommen wird.

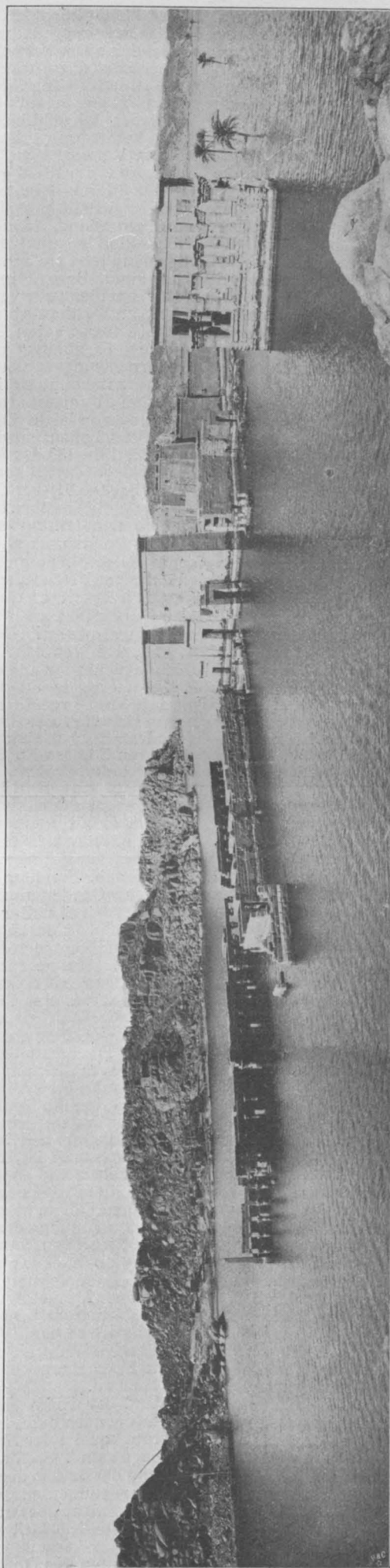
Und Denkmalpflege und Heimatschutz? Je nun. Nach unserer Meinung wird ein Denkmal am besten geschützt, wenn man es den Einflüssen entzieht oder wenn man von ihm die Einflüsse abhält, die unausgesetzt an seinem Untergang arbeiten. Es ist vielleicht das wertvollste Ergebnis der Denkmalschutz-Bewegung, daß sie dazu gekommen ist, die Theorie und die Lehrmeinung auszuschalten und an ihre Stelle den gesunden Grundsatz der individualistischen Behandlung, der Entscheidung von Fall zu Fall zu setzen. Ein Anderes ist z. B. die Insel Philae, ein Anderes das Heidelberger Schloß. Da die Fluten des Nil zu den Daseins-Notwendigkeiten des Landes gehören, so muß der andere Teil weichen. Blicke noch die Wiederaufstellung im Lande selbst. Wer bietet die Mittel dazu? Auf diese kommt es letzten Grundes an. Das Heidelberger Schloß kann nicht an eine andere Stelle übertragen werden. Von ihm die an seinem Untergang arbeitenden Witterungseinflüsse und zufälligen terrestrischen Erscheinungen abzuhalten, gibt es nur ein Mittel: den Ausbau.

Und der Heimatschutz? Er muß zurücktreten vor den dringenden Bedürfnissen eines Landes, dessen Hauptnahrungsquelle der Ackerbau ist, dem die Fluten des Nil ein Segen sind. So löst denn die Nachricht über die Versetzung der Bauten der Insel Philae bei uns achtungswerte Gefühlsregungen aus, diese dürfen aber die Verstandesregungen nicht überwuchern. Wenn die Frage nach Kunst oder Lebens-Notdurft gestellt wird, muß die Kunst zurücktreten. Man kann das bedauern, muß sich aber den Notwendigkeiten des Daseins beugen. —

wart noch für Mängel in den Arbeiten ihrer Vorgänger verantwortlich machen zu wollen, aber es muß nachgerade seitens des Landmesserstandes doch schon als ein Mangel an Wahrheitsliebe oder als ein unlauteres Wettbewerbsmanöver betrachtet werden, wenn die Herren Architekten immer noch bestrebt sind, die früheren Fehler ihrer eigenen Berufsgenossen dem großen Publikum gegenüber auf den Landmesserstand abzuwälzen. (Wir wollen dem Herrn Verfasser diese starken Ausdrücke, die in sachlichen Erörterungen nicht vorkommen dürften, mit Rücksicht auf den Umstand, daß er sich in der Abwehr befindet, nachsehen. Die Red.) Baubeamte und Architekten waren schon vor Jahrzehnten in fast allen Magistraten und Stadtverordneten-Kollegien vertreten und konnten dort ihre Stimme geltend machen, Landmesser aber selten oder garnicht. Wo letztere an den älteren Bebauungs-Plänen mitgearbeitet haben, da haben sie nachweisbar fast immer nur die Beschlüsse des Magistrats und dessen Aufträge ausgeführt. Das ist kürzlich auch für die alten Bebauungspläne von Mannheim und Griesheim nachgewiesen worden, obwohl auch diese als „schlagende Beispiele geometrischer Tätigkeit“ hingestellt worden waren.

Erst in neuerer Zeit haben sich die Landmesser auch selbständig im Städtebau beteiligt, und wer unbefangen urteilt, muß anerkennen, daß Ingenieur, Architekt, Landmesser und Gartenkünstler gemeinsam berufen sind, die Bebauungspläne zu entwerfen.

Wer gerecht sein will, muß ferner zugeben, daß die Landmesser dadurch, daß sie in den Wettbewerben des verflorenen Jahrzehntes um die Bebauungspläne von Linden bei Hannover (1901), Freiberg in Sachsen (1903), Potsdam (1904), St. Johann (1905), Pforzheim (1906), Mannheim (1907), Bonn und Stolpe bei Berlin (1908), Saarbrücken, Eisenach, Danzig und Kopenhagen (1909), Dresden, Arolsen und Bad Reinerz (1910), Haltern und Hildesheim (1911), unter den Preisträgern waren, ihre Befähigung zur Mitarbeit auf diesem Gebiete zur Genüge bewiesen haben, und daß es sehr Unrecht von den Herren Architekten ist, wenn sie dem Landmesserstand immer von neuem wieder Vorwürfe machen, die er nicht verdient. In dem internationalen Wettbewerb um den Bebauungsplan von Kopenhagen, an welchem sich unter 19 Bewerbern 17 Architekten beteiligt haben, wurde der I. Preis von 10 000 Kronen dem Stadt-Geometer Strinz in Bonn zuerkannt und vom Preisge-



John Pierpont Morgan und die Bauten der Insel Philae. Gesamtanlage der Insel Philae unter Wasser.

richt ausdrücklich anerkennend hervorgehoben, daß dieser Entwurf auch die nötigen Angaben über zukünftige Bahnverbindungen enthalte, „ein Punkt, dem sehr wenige der übrigen Entwürfe genügend Rechnung getragen haben“.

Natürlich ist, ebenso wenig wie jeder Architekt, nicht jeder Landmesser ein Städte-Baukünstler; die Sache erfordert eben nach jeder Richtung hin für Alle, die sich damit befassen wollen, sehr eingehende Sonderstudien. Aber sicherlich steht der Landmesser seiner ganzen Ausbildung nach, insbesondere im Trassieren, im allgemeinen in der Befähigung zur geschickten Ausnutzung der Gelände-Verhältnisse und zur sachgemäßen Beurteilung der wirtschaftlichen und der Verkehrs-Verhältnisse nicht hinter dem Architekten zurück. Diese Verhältnisse spielen aber im Städteplan doch mindestens eine ebenso wichtige Rolle, als das schöne Aussehen der Gebäude, das überdies mehr von den späteren Bauherren als von dem den Bebauungsplan entwerfenden Städtebau-Künstler abhängt. —

Kgl. Oberlandmesser a. D.
Plähn in Schneidemühl.

Nachschrift der Redaktion. Wir haben dem Herrn Verfasser als einem Vertreter des von ihm beschützten Faches Raum zu den vorstehenden Ausführungen gewährt, weil es zu unserer Kenntnis gelangt ist, daß der Stand der Landmesser von Architekten, die als Redner oder Schriftsteller auftraten, in der Tat ungebührlich angegriffen worden ist. Wir stehen keineswegs auf dem Standpunkte enger, zumftmäßiger Abgrenzung der einzelnen Schaffens-Gebiete, sondern meinen, daß namentlich das so zahlreiche Interessen berührende Gebiet des Städtebaues durch die Zusammenarbeit der verschiedenen berufenen Kreise, zu welchen wir auch die Landmesser rechnen, nur gewinnen kann. Aber ebensowenig, wie man von einem Pfirsichbaum Äpfel und von einem Birnenbaum Weintrauben erwarten kann, ebensowenig kann man von dem Stande der Landmesser in seiner heutigen Vor- und Ausbildung abgeschlossene Arbeiten auf dem Gebiete des Städtebaues, dessen bester Teil es ist, daß er nach Durchgeistigung und Veredelung in wirtschaftlichem, ethischem und künstlerischem Sinne drängt, erwarten. Man kann nach unserer Ansicht von einer Pflanze, einem Berufsstande nur die in der Eigenart ihrer Lebensbedingungen und ihrer Lebensäußerungen liegenden Früchte erhoffen. Das wissen aber die Landmesser selbst, denn seit Jahren gehen ihre Be-

streben dahin, in den Ausbildungsfächern neben den rein mathematischen und den verwandten Disziplinen auch die architektonischen wenigstens bis zu einem gewissen Grade berücksichtigt zu sehen. Denn auch bei ihnen nimmt die Erkenntnis mehr und mehr zu, daß ein Stadtbauplan nicht allein ein Gebilde der Fläche ist, das zu seiner Bearbeitung Winkel und Meßinstrument erfordert, sondern daß die Dispositionen in der Fläche in gleichem Maße durch Ueberlegungen für den räumlichen Aufbau und die Entwicklung nach der Höhe ergänzt werden müssen.

Es ist eine der besten Errungenschaften des Städtebaues unserer Tage, diesen, unbeschadet aller wirtschaftlichen Rücksichten, wieder auf die Höhe einer Kunst-

tätigkeit emporgehoben zu haben, die er in früheren Jahrhunderten war. Der Stand der Landmesser muß dieser Auffassung folgen und folgt ihr auch. Aber auch wenn diesem Gelegenheit zu architektonischer Ausbildung gegeben werden sollte, so bleibt dennoch der Architekt vermöge seiner ganz anders gearteten grundlegenden Ausbildung der Träger der schöpferischen Gedanken eines Stadtbauplanes. Das haben die großen Wettbewerbe um den Bebauungsplan für Groß-Berlin und für Düsseldorf wieder erhärtet. Die Rolle zu unterschätzen, die der Mitarbeit des Landmessers bei der Ausführung eines Stadtbauplanes zugewiesen ist, ist noch keinem denkenden und die Grenzen seiner eigenen Fähigkeiten erkennenden Architekten eingefallen. —

Keine Hypäthraltempel, sondern dreischiffige Tempel.*)

Die Frage der sogenannten Hypäthraltempel, welche besonders durch die größeren Sonderschriften von Karl Friedrich Hermann, 1844: „Die Hypäthraltempel des Altertums“, von Ludwig Ross, 1846: „Hellenica, Keine Hypäthraltempel mehr“, und von Karl Boetticher, 1847: „Der Hypäthraltempel“, heftig umstritten wurde, darf zur Zeit wieder behandelt werden. Während der beiden letzten Menschenalter sind ja mehr Ausgrabungen und Untersuchungen von Tempelresten vorgenommen worden, als in der ganzen Zeit vorher.

Am wichtigsten ist der Umstand, daß keine Entwässerungs-Vorrichtungen für hypäthrale Anlagen, d. h. für offene Dächer bei Tempeln, aufgefunden wurden.

Aus der verbesserten Kenntnis vieler Tempelgrundrisse ergibt sich ferner die in der „Deutschen Bauzeitung“, No. 5 vom 17. Jan. 1912 gezogene Schlussfolgerung, daß in der bekannten Beweissstelle bei Vitruv: „De architectura libri decem“, III.2.8, der entscheidende Nachsatz „medium autem sub divo est sine tecto“ sich nicht auf Tempel, sondern nur auf die vorher genannten und zum Vergleich heran gezogenen Peristyle der Häuser beziehen kann: Der Zusatz „aditus valvarum ex utraque parte in pronao et postico“ ist nämlich für die Cella der Tempel nicht zutreffend. In diese führt nur eine Tür, während das Peristyl zwei oder zweimal zwei Zugänge hat; vergl. „Zeitschrift für Geschichte der Architektur“, 1912, Seite 142.

Karl Boetticher sagt noch a. a. O. auf Seite 24 von Vitruv's Beispielen eines Hypaethros, dem Parthenon und dem Olympieion zu Olympia, nach Behandlung der Einrichtung ihrer Cella: „Bei beiden trifft endlich auch der Fall zu, daß sie vom Posticum (d. h. der hinteren Halle aus) Zugangstüren hatten: aditus valvarum ex utraque parte in pronao et postico“.

Die Türen von Cella und Peristylum wurden im laufenden Jahrgang der oben genannten beiden Zeitschriften etwas ausführlicher besprochen. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, daß Vitruv vor der angezweifelte Beweissstelle für Hypäthraltempel die Tempelgattungen nach den Säulenreihen einteilt, und daß demgemäß der Gattungsname Hypaethros nur eine Säulenordnung, aber nicht eine nirgends erwähnte oder besprochene Dach-Verunstaltung bezeichnen kann. Unter Festhaltung dieses Gesichtspunktes konnte auch die als ungeschickt und verworren bezeichnete Angabe Vitruv's der Frontsäulenzahl auf zehn bei der Erklärung von „hypoethros“ und dann abweichend auf acht usw. bei den Beispielen verständlich gemacht werden.

Dieser Grundsatz der Tempelbezeichnung nach den Säulenreihen legt den Gedanken nahe, daß Vitruv die zuletzt von ihm aufgeführte Tempelgattung statt „hypoethros“ besser „peristylus“ genannt hätte. Offenbar wäre für uns der Name Peristyl-Tempel besser verständlich als Hypäthral-Tempel. Bei den Römern aber würde der Name „peristylus“ wohl Unklarheit hervorgerufen haben, da Peristylum nach allgemeinem Gebrauch den Hauptraum der Häuser bezeichnet. Dieser war nicht allein ebenfalls umsäumt, sondern auch in seinem Mittelteil dachlos und mit Gartenanlagen besetzt.

Sogar nach der Wahl der Bezeichnung „hypoethros“ für die letzte Tempelgattung hat Vitruv den Unterschied vom Peristylum der Häuser besonders klarlegen wollen und nach der Heranziehung der ähnlichen Portiken zum Vergleich sofort den Nachsatz „medium autem usw.“ hinzugefügt.

Ausdrücklich verweist er auf den allbekannten Umstand, daß in das Peristylum Türen von beiden Enden führen und daß sein Mittelraum ohne Dach sub divo „unter freiem Himmel“ liege.

Allerdings wird „hypoethros“ fast allgemein gleich

sub divo „unter freiem Himmel oder dachlos“ verwendet oder dafür gehalten. Deshalb muß auf seine besondere Bedeutung bei Vitruv und sogar auf seine Wurzel-Ableitung eingegangen werden.

Alθηρ ist die reine frische Luft und nicht der Himmel *οὐρανός*. Henr. Stephanus übersetzt zwar im „Thesaurus Graecae linguae“, Paris 1865, *ὑπαίθριος* mit subdialis und *ἐν ὑπαίθρῳ* mit sub diu, aber dies ist doch nur allgemein zutreffend, weil eben in vielen Fällen beide Ausdrücke anwendbar sind. Auch Sengebusch, 1872, sagt *ἐν ὑπαίθρῳ* „unter freiem Himmel“, aber auch genauer „in freier Luft“.

Ferner sind nach H. Stephanus *τὰ ὑπαίθρα* bei Polybios „offene Orte im Gegensatz zu Städten und Kastellen“. Letztere sind für Kriegszwecke durch Mauern „seitlich“ eingeschlossen. Demgemäß bedeutet für den Kriegsbaumeister Vitruvius „hypoethros“ „in freier Luft oder seitlich offen“, aber nicht „unter freiem Himmel oder ohne Dach“. Da bei keinem anderen lateinischen Schriftsteller der Ausdruck „hypoethros“ vorkommen soll, so verbleibt nur die Untersuchung seiner Anwendung bei Vitruv außer der Stelle über die Tempelgattungen.

In Buch V, Kapitel 9, Absatz 4, bzw. Kapitel 10, Absatz 5, spricht Vitruv von „hypoethrae ambulationes“ und sagt darüber: Hinter der Bühne müssen Säulenhallen errichtet werden, wohin das Volk aus dem Theater sich zurückziehen kann, wenn die Spiele durch plötzliche Regengüsse unterbrochen werden. Auch könne man dort zweckmäßig Brennholz für Belagerungen aufspeichern. Die Mittelflächen sub divo zwischen den Säulenhallen hingegen sollten bepflanzt werden.

Hier bezeichnet Vitruv die in freier Luft seitlich offenen, aber überdachten Hallen als „hypoethrae ambulationes“ und im Gegensatz dazu die „media spatia“ zwischen den Säulenhallen als sub divo „unter freiem Himmel“ liegend.

An einer anderen Stelle, in Buch I, Kapitel 2, Abs. 5, sagt Vitruv, daß dem blitzeschleudernden Jupiter, der Sonne und anderen Naturgöttern „aedicula sub divo hypoethrae“ erbaut wurden. Solche Baulichkeiten werden eine Art Tempelhöfe mit Opferaltären sub divo „unter freiem Himmel“ und umgeben von hypäthralen „seitlich offenen“ Säulenhallen gewesen sein. Jedenfalls steht wieder „hypoethra“ im Unterschiede zu divo, bedeutet also nicht „unter freiem Himmel“ oder „ohne Dach“.

Die von Vitruv genannten Naturgötter sind übrigens römisch und nicht griechisch. Auch hatten nach Vitruv die Römer keinen Tempel als Hypaethros erbaut, wahrscheinlich weil sie größere Räume als die Griechen überspannen konnten. Man darf schließen, daß die Innensäulen der älteren griechischen Tempel hauptsächlich zur Stützung von Decke und Dach eingebaut wurden, aber auch, daß der Kult der römischen Naturgötter nicht ganz berechtigt von Karl Boetticher zur Beweisführung für den griechischen Hypäthraltempel herangezogen wurde. In Olympia hat Phidias übrigens keinen blitzeschleudernden, sondern einen thronenden Zeus aufgestellt.

Zum dritten Mal benutzt Vitruv in Buch III, Kapitel 2, Absatz 8 den Ausdruck „hypoethros“ zur Bezeichnung einer Tempelgattung mit zwei Säulenreihen über einander im Inneren der Cella. Hier kann es nicht abweichend von den beiden anderen Stellen Vitruvs „unter freiem Himmel“ oder „ohne Dach“ bedeuten.

Die Säulenhallen der Cella sind wie die „hypoethrae ambulationes“ seitlich offen gegen den Mittelraum; besonders die unteren Hallen liegen offen und frei gegen das hohe Mittelschiff der Cella, haben aber eine Decke und das gemeinsame Dach über sich. Hypaethros bezieht sich auf diese seitlichen und nach dem Innenraum zu offenen Säulenhallen, welche nach Vitruv ähnliche Portiken wie in den Peristylen bilden.

Von der Anordnung der Tempelgattung „hypoethros“ unterscheiden sich jedoch die Peristyle in den Häusern

*) Anmerkung der Redaktion. Siehe den entsprechenden Aufsatz S. 57 ff. dieses Jahrganges.

dadurch, daß ihr Mittelraum medium ebenso wie die „media spatia“ der „hypoethrae ambulationes“ „unter freiem Himmel, sub divo“ liegen und, wie Vitruv noch ausdrücklich hervorhebt, „sine tecto“. Das einleitende autem hinter (peristylorum) medium darf nicht einfach mit „aber“, sondern muß schärfer gefaßt mit „hingegen“ übersetzt werden. Zu der abweichenden Dachlosigkeit der Peristyl-Mitte fügt Vitruv noch in dem Zusatz aditus usw. die Verschiedenheit von Cella und Peristylum betreffs der Zugänge. Dadurch sind die Abweichender Peristilien vom Hypoethros ganz klar dargelegt.

Aus dem Vergleiche der Schrift mit den Bauwerken ergibt sonach die einzige vermeintliche Beweisstelle für die sogenannten Hypoethraltempel, daß keine weit offenen Tempeldächer bestanden.

Sogar ein schriftliches Zeugnis dafür, daß der Olympische Zeus von Phidias unter dem Tempeldach Aufstellung gefunden hatte, gibt Strabo in Buch VIII, S. 353. Er bemerkt, daß der thronende Zeus für den Tempelraum ohne Ebenmaß oder zu groß gefertigt sei, weil er aufstehend das Dach des Tempels abheben würde.

Legt man nun die Zeichnung Dörpfelds vom Zeus-Tempel mit dem Götterbilde zugrunde, so würde der auf die Thronstufen sich stellende Zeus bis zur Firstpfette gereicht haben. Vor dem Throne stehend oder nur vom Fußschemel herabtretend würde Zeus allerdings nicht unter der gezeichneten, aber wohl unter einer überhöhten Decke des Mittelschiffes reichliche Kopfhöhe gefunden haben. Noch ungünstiger scheinen die Höhenverhältnisse für die stehende Athene Parthenos von Phidias zu liegen, wenn an einer Innendecke in der Höhe der Dachtraufe festgehalten wird. Durch Annahme einer erhöhten Decke über einem Fries oder einer Art Drempelwand im Mittel-

Schiff der Cella können auch im Parthenon die Schwierigkeiten aus den überlieferten Höhenmaßen beseitigt werden.

Betreffs der Beleuchtung sei zunächst darauf aufmerksam gemacht, daß die griechischen Tempel richtige Höhlentempel über der Erde waren. Schatten und Kühle scheinen höher als das Licht geschätzt worden zu sein. Auch war wohl die Beleuchtung durch die Tür für die meisten dreischiffigen Tempel ausreichend. Für die Riesenbilder des Phidias indessen änderten sich die Anforderungen: Das waren keine archaischen Götterbilder, sondern nach dem Aufschwung der griechischen Kultur große Kunstwerke und wertvolle Schaubilder. Die Aphrodite des Praxiteles wurde später als Schaustück sogar in einem besonderen Tempelchen in Knidos aufgestellt, das von mehreren Seiten geöffnet werden konnte. Auch für die Gold-Elfenbeinbilder von Phidias darf man eine vergrößerte Lichtzuführung voraussetzen. Wie in den beiden obengenannten Aufsätzen dieses Jahres dargelegt wurde, war die Beleuchtung des oberen Teiles dieser Riesenbilder bloß durch die Eingangstür nicht zu erreichen, wohl aber durch die notwendige Überhöhung des Mittelschiffes und durch die wahrscheinliche Öffnung des östlichen Giebels zwischen den Mittelpfetten und hinter den frei vorgestellten Giebelfiguren. Jedenfalls konnte durch die geöffneten Vordergiebel über die Decke der Vorhalle hinweg das wirksamste Licht auf die Riesenbilder fallen.

Die Vordergiebel des Parthenon und des Zeustempels sind leider nicht mehr vorhanden. Aber die gleiche Beleuchtung findet man noch an den entwickeltesten Höhlentempeln Ostindiens. Diese sind zwar jünger als jene griechischen Tempel, zeigen aber eine bereits sehr vervollkommnete architektonische Ausbildung ihres hohen Frontlichtes. —

G. Th. Hoech, Baurat in Kolberg.

Vermischtes.

Fünfundsiebzigjahr - Feier der Maschinenfabrik A. Borsig in Berlin. Die Feier ihres 75jährigen Bestehens konnte die i. J. 1837 von August Borsig begründete Masch.-Fabrik am 14. d. M. begehen. Mit geringem Kapital und in den bescheidensten Verhältnissen begründet, nahm das junge Unternehmen von vornherein den Wettkampf mit England auf einem wichtigen Gebiete des Maschinenbaues, dem Lokomotivbau auf, der dann lange Jahre die Hauptgrundlage des ganzen Betriebes bildete und der Firma eine führende Stellung verschaffte. Im Jahre 1841 wurde die erste Lokomotive abgeliefert, die den Namen „Beuth“ trug und heute im „Deutschen Museum“ in München ihren Platz hat. Im Jahre 1844 konnten bereits 90 Stück geliefert werden, und von den 69 Lokomotiven, die in diesem Jahre von den preußischen Eisenbahnen beschafft wurden, waren nicht weniger als 67 aus der Borsig'schen Fabrik hervorgegangen, die Unabhängigkeit vom Auslande war also schon damals erreicht. Der wachsende Betrieb erforderte bald größere Anlagen, 1847—1849 wurde ein eigenes Eisenwerk in Moabit geschaffen, 1850 die bisher von der kgl. Seehandlung betriebene staatliche Maschinenfabrik erworben. Als A. Borsig 1854 starb, konnte er seinem Sohn Albert ein festgegründetes leistungsfähiges Unternehmen überlassen, das dieser in unermüdlicher Tätigkeit mit glänzendem Erfolge weiter ausbildete, wobei er seine Tätigkeit auch auf das Ausland ausdehnte. Auch der Rahmen des Betriebes wurde erweitert, namentlich der Bau großer Dampfmaschinen, Dampfkessel usw. aufgenommen. Eigene Kohlengruben, ein Hütten- und Walzwerk in Oberschlesien wurden in den Jahren 1862 bis 1872 erworben und ausgebaut und dort wurden nun die hochwertigen Materialien selbst erzeugt, die das Lokomotiv- und Kesselwerk in Berlin verarbeitete. Als Albert Borsig 1878 starb, war unter seiner glücklichen Hand das Werk zu hoher Bedeutung herangewachsen. Nicht so glücklich war er in der Wahl der Verwaltung, die er vor seinem Tode einsetzte, um das Werk so lange zu führen, bis seine damals minderjährigen Söhne es selbst übernehmen könnten. Die Herrschaft des vielgliederigen, unter Leitung eines Juristen stehenden Kuratoriums, das von 1878—1894 die Leitung hatte, bedeutete eine Zeit des Stillstandes, fast des Rückganges, ja man ging sogar soweit, den angeblich nicht mehr lohnenden Lokomotivbau ganz aufzugeben. Wenn das auch nicht geschah, so verlor das Borsig'sche Werk doch die bisherige herrschende Stellung auf diesem Gebiet. Nach dieser Zeit des Niederganges folgte ein umso kräftigerer Aufschwung, nachdem am 1. April 1894 die 3 Söhne Arnold, Ernst und Konrad Borsig selbst die Leitung übernommen hatten und nun sowohl das Borsigwerk in Oberschlesien wie das Berliner Werk umzugestalten und zu erweitern begannen. Für die bisher getrennten Betriebe des letzteren wurde in Tegel von 1896—1898 ein einheitliches, groß angelegtes

Werk geschaffen, das dort eine Fläche von 28 ha bedeckt. Im Jahre 1902 wurde dort die 5000ste Lokomotive fertiggestellt. Diese Zahl hat jetzt 8500 überschritten, während die Zahl der Arbeiter und Beamten, die in sämtlichen Werken beschäftigt werden, etwa 13000 beträgt. Neben Lokomotiven sind zahlreiche Dampfkessel und Dampfmaschinen, Kältemaschinen, Anlagen für Wasserversorgung und Kanalisation, hydraulische Pressen, Pumpen aller Art, darunter die eine Spezialität der Firma bildenden Mammuth-Pumpen aus den Werkstätten der Firma hervorgegangen. Im Jahre 1897 fiel der älteste Firmeninhaber, Arnold Borsig, der das Borsigwerk in Oberschlesien leitete einer Grubenexplosion, mit Rettungsmannschaften einfahrend, selbst zum Opfer. Seitdem leiten die beiden Brüder Ernst vorwiegend als Techniker, Konrad als Kaufmann das Unternehmen, dem ein weiteres Wachsen und Blühen beschieden sein möge. —

Bezug der Deutschen Bauzeitung. Es ist bei der üblichen Art der Beförderung der postalischen Kreuzbandsendungen im Briefbeutel nicht zu vermeiden, daß unsere Zeitung bisweilen in etwas zerknittertem Zustand in die Hände der Abonnenten gelangt, welche dieselbe unmittelbar bei unserer Expedition als Kreuzbandsendung bestellt haben; die Briefträger pflegen auch bisweilen um die sortierten Sendungen Bindfaden zu schnüren, wodurch die größeren Formate eingerissen werden. Um diese Beschädigungen bis zu einem gewissen Grade zu vermeiden, empfiehlt sich der Versuch einer Bestellung nach der Postzeitungsliste unmittelbar bei dem zuständigen Postamte des Wohnortes des Bestellers. Die Zeitung wird dann im Zeitungsballen befördert, leidet weniger, kommt zu gleicher Zeit an und es tritt für den Besteller noch eine kleine Ersparnis durch den Fortfall des Betrages für die Postanweisung ein. —

Wettbewerbe.

Im Wettbewerb für die Bebauung der Eckgrundstücke Schnur-Gasse — Braubach-Straße — Fahr-Gasse in Frankfurt a. M. (vergl. S. 420) hat das Preisgericht einstimmig folgende Preise zuerkannt: Je einen I. Preis den Entwürfen der Arch. H. Senf und C. F. W. Leonhardt, je einen II. Preis den Entwürfen der Arch. Ad. H. Aßmann und H. Senf, sämtlich in Frankfurt a. M. Ein weiterer Entwurf von Arch. Aßmann wurde zum Ankauf empfohlen. —

Inhalt: Neue Schiffbrücke über das Goldene Horn in Konstantinopel. — München und seine Bauten. — Architekten und Landmesser im Städtebau. — John Pierpont Morgan und die Bauten der Insel Philae. — Kein Hypoethraltempel, sondern dreischiffige Tempel. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu zwei Bildbeilagen: Neue Schiffbrücke über das Goldene Horn in Konstantinopel — Die beiden neuen königlichen Hoftheater in Stuttgart.

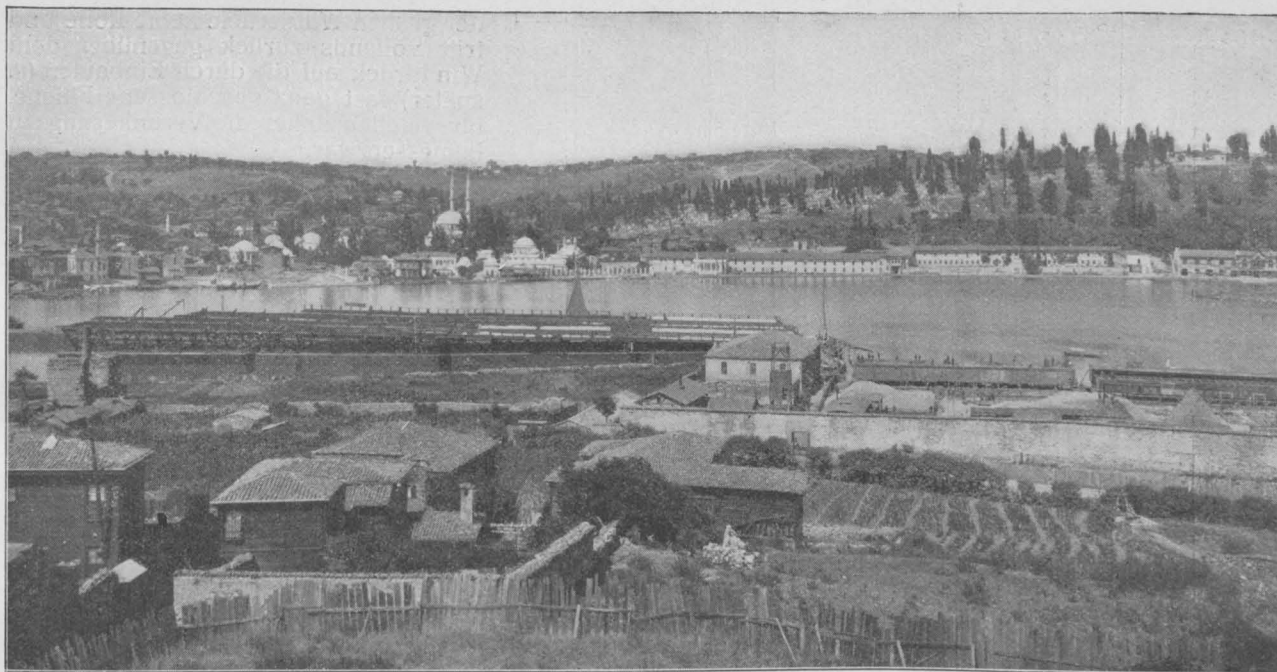
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



EUE SCHIFF-BRÜCKE ÜBER DAS GOLDENE
HORN IN KONSTANTINOPEL. * GESAMTAN-
SICHT DER BRÜCKE, OBEN MIT BLICK AUF
STAMBUL, UNTEN AUF GALATA. * INGE-
NIEURE: MASCHINEN-FABRIK AUGSBURG-
NÜRNBERG, WERK GUSTAVSBURG. * * * *

DEUTSCHE BAUZEITUNG

* * * XLVI. JAHRGANG 1912 * NO. 76. * * *



Werkplatz Kara-Agatsch (gegenüber Ejub) für den Zusammenbau der neuen Schiffbrücke.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG. № 76. BERLIN, 21. SEPTEMBER 1912.

Neue Schiffbrücke über das Goldene Horn in Konstantinopel.

Von Ingenieur Albert Enderlen in Gustavsburg.

(Schluß.) Hierzu eine Bildbeilage.



zwischen den Widerlagern besitzt das Brückenbauwerk eine Länge von 466,6 m, zwischen den Geländern eine Breite von 25 m, davon entfallen auf den Fahrdamm 14 m, auf die beiden Fußwege je 5,5 m. Für die Schiffahrt sind im geschlossenen Zustande der Brücke 2 Durchfahrten von je 12 m Lichtweite

und bei unbelasteter Brücke 5,3 m Lichthöhe vorgesehen, während durch Ausschwenken des mittleren beweglichen Teiles eine Durchfahrt von 62,5 m Lichtweite geschaffen wird. Die größte Steigung der parabolischen Fahrbahn beträgt an den Enden 0,038 oder rund 1:26,5. Der Grundriß und die halbe Brücken-Ansicht auf Seite 662 und 663 lassen die allgemeine Anordnung des Bauwerkes erkennen.

Die Brücke besteht aus 12 gelenkig verbundenen Stücken, die wegen des symmetrischen Längsprofils paarweise gleich sind mit Ausnahme der beiden mittleren Stücke, von denen das eine, nach Stambul zu liegende, die Öffnungen für die Durchfahrt der Schiffe bei Tage enthält und außerdem ausfahrbar ist, während sich das andere von den übrigen nur wenig unterscheidet. Bei einem normalen Brückenstück ruht der Ueberbau mittels Querträgern auf 2 längsgerichteten Schwimmkästen von je 38,7 m Länge und 8,2 m Breite, die einen Raum von 8,6 m zwischen sich lassen und durch einige Stäbe an den Enden zu einem längs und quer unverschieblichen Ganzen verbunden sind.

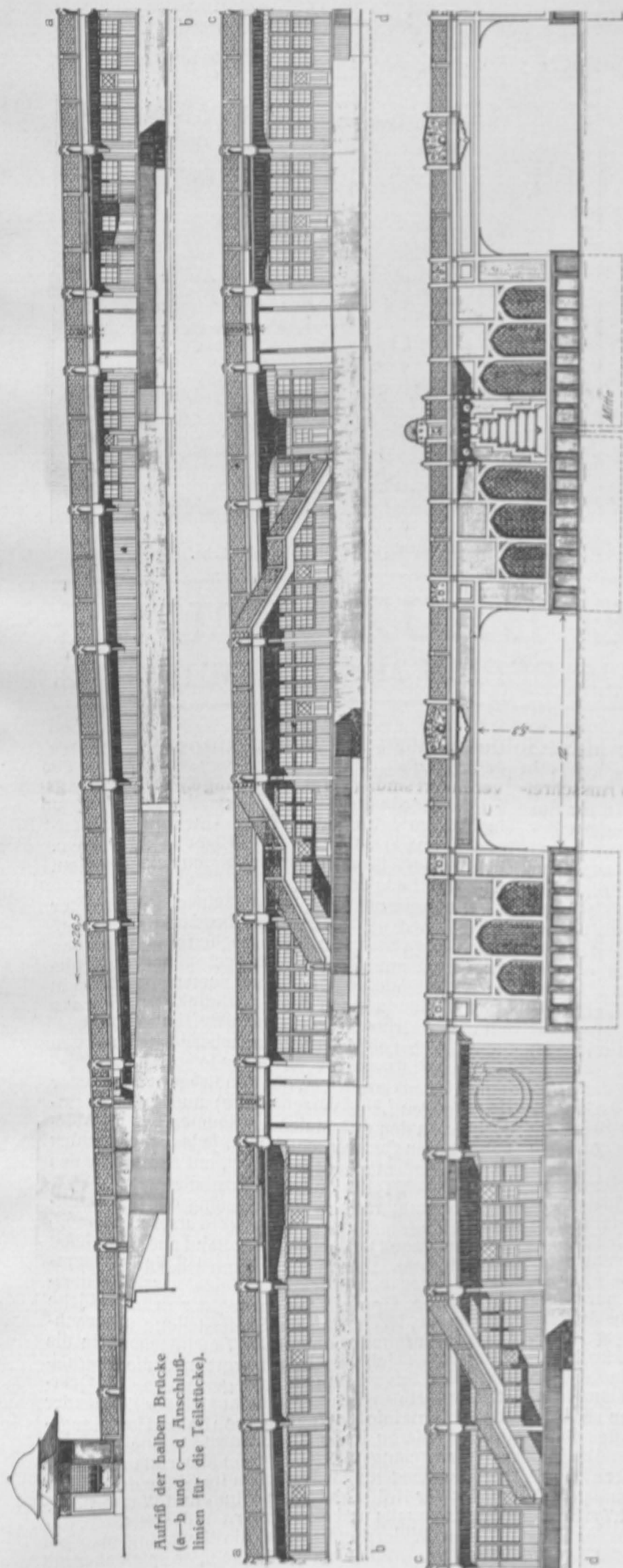
Die Fachwerk-Querträger ruhen auf den Querschotten in 4 Punkten auf und zwar stehen die Endpfosten nicht auf den Außenborden, sondern weiter innen, sodaß ein freier, durch die überkragenden Fußwege überdeckter Längsweg bleibt von 1,7 m Breite zwischen Außenbord und der in der Flucht der Endpfosten stehenden Vorderwand der unter der Brücke

eingebauten Warteräume. Längs-Streben in Innenbord-Ebene erhalten die Querträger in ihrer Lage. Die Unterlage für die Fahrbahn bilden Belageisen auf gewalzten Längsträgern.

Die Verbindungen der einzelnen Stücke unter sich müssen natürlich derart beschaffen sein, daß gegenseitige Bewegungen unmöglich sind, außer den durch Last- und Wasserstandswechsel hervorgerufenen Winkeländerungen. Es sind dementsprechend in fester Verbindung mit den Schwimmkästen Gelenke mit querverrichteten wagrechten Bolzen vorhanden, die möglichst nahe der Schienenoberfläche unter den erhöhten Fußwegen liegen (gegen lotrechte Verschiebung), Gelenklaschen an den Randträgern in gleicher Höhe (gegen Längsverschiebung) und endlich Anschläge an den querlaufenden Säumen der Pflasterbahn (gegen Querverschiebung). Jedes Brückenstück ist an 4 Schirmankern festgelegt, mit Ausnahme des beweglichen Teiles und der Endstücke.

Die ungewöhnliche Anordnung der Schwimmkästen längs statt quer bezweckt in erster Linie möglichst geringe Querneigung der Bahn durch ungleich verteilte Last. Davon ausgehend, daß die Schwimmkästen unter dem Brückenrand nicht vorstehen durften und ihre Grundfläche etwa $\frac{2}{3}$ der Brückenfläche sein mußte, ferner daß die Schiefstellung mit wachsendem Trägheitsmoment der Tauchflächen um die Längsachse sich vermindert, ergibt sich die Querneigung für Längsstellung $1\frac{1}{2}$ mal geringer als für Querstellung. Außerdem vereinfacht sich der Einbau der Warteräume infolge Wegfalles von hohen Hauptlängsträgern (deren Rolle die Bordwände übernehmen) und man gelangt mit geringerem Materialaufwand zu großen, festgefügt Einheiten im Sinne des Widerstandes der Kräfte zwischen Wind- und Wasserbewegung einerseits und den Ankern andererseits.

Der Widerstand gegen die Strömung mag bei Längslage wohl etwas größer sein, er spielt aber bei



Auß der halben Brücke
(a-b und c-d Anschluß-
linien für die Teilstücke).

der großen Wassertiefe keine Rolle und tritt vollends zurück gegenüber dem Winddruck auf die durch Einbauten (s. später) fast ganz geschlossene Fläche, für welchen daher die Verankerung zu bemessen war.

Uebrigens wurde zwischen 2 Nachbarstücken immer eine 2 m breite Wasserfläche gelassen, um Schwemmsel leicht weiterschaffen zu können.

Auf ein leichtes Auswechseln aller Schwimmkästen ist Bedacht genommen. Bei normalen Stücken wird ein eigens dazueingerichteter Schwimmkasten gleicher Größe mit Wasserballast in den mittleren leeren Raum unter die Querträger eingefahren. Durch Ueberpumpen des Wasserballastes von diesem in die beiden anderen wird er allmählich allein zum Tragen gebracht und nach Lösen einiger Bolzenverbindungen kann der zu dockende Schwimmkasten ausgefahren und durch einen weiter vorhandenen normalen Schwimmkörper ersetzt werden.

Das ausfahrbare Stück erhielt wegen der Durchfahrten Schwimmkästen in der Quere und sehr starke genietete Längsträger, und die Unterkante der Rand-Längsträger ist noch durch flach liegende Blechträger mit anschließender wagrechter Verspannung gesichert für den Fall, daß ein durchfahrender Leichter seinen Mast nicht zeitig umgelegt hätte. (Vergl. den auf der mittleren Abbildung S. 653 in No. 75 sichtbaren Querschnitt.)

Das Ausfahren geschieht durch Drehung um 180° nach dem Goldenen Horn und nach Galata hin durch ein am freien Ende befestigtes Boot mit elektrisch angetriebenen Schrauben hinten und vorn, deren Bewegung von einem am Brückengeländer stehenden Anlasser aus geregelt wird. Von demselben Punkt aus wird die Bewegung der vier Riegel gesteuert, die sich in die Nachbarstücke einschieben, um Auf- und Abbewegungen zu verhindern, und in mechanischer Abhängigkeit von der Riegelbewegung geschieht die Bewegung der Klappen zur Ueberdeckung der beim Drehpunkt geradlinigen, am freien Ende krummlinigen Fahrbahnfugen. Im Notfall können die Riegel von Hand bewegt werden und kann das Ausfahren durch einen Schlepper geschehen. (Der Mechanismus ist in Abbildung S. 653 in No. 75 dargestellt.)

Gegenseitige Querbewegung verhindern die am Brückenrand nach dem Goldenen Horn zu angebrachten Gelenke zwischen dem beweglichen Teil und seinen Nachbarstücken. Beide Gelenke gestatten die im entriegelten Zustande etwa vorkommenden Roll- und Stampfbewegungen. Das Gelenk auf der Seite von Galata ist ein Drehgelenk, das auf der Seite von Sтамбуl dagegen ist längsverschieblich; hier wird der Gelenkbolzen vor dem Ausfahren durch eine Handwinde heraus gezogen, nach dem Einschwenken fällt er durch sein Eigengewicht wieder ein. Gelenke und Riegel sind so nahe als möglich auf die Höhe der Brückenbahn gebracht.

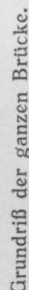
Die Längsverschieblichkeit an dem einen Gelenk ist wegen des Wärmespieles vorgesehen und weil der Fall denkbar ist, daß die an nicht ganz straffen Ketten verankerte Brücke durch einen lange an-

Die beiden Endstücke liegen so niedrig über Wasser, daß für die sonst verwendeten Querträger keine genügende Höhe vorhanden gewesen wäre, hier liegen Längsträger auf zwei gleichen Querschwimmern. (Vergl. die Grundrisse und die Ansicht.)

Wie schon erwähnt, legen an der Brücke die Dampfboote für den Vorortverkehr an. Schwimmende Landungsbrücken erstrecken sich auf der Seite des Bosphorus von beiden Ufern bis zum beweglichen Teil hin; auf der Seite des Goldenen Hornes ist für diesen Zweck nur eine kurze Landungsbrücke vorhanden. (Vergl. die Grundrisse.) Die Boote machen an besonderen Anlegern fest, die gegen die Landungsbrücken festgehalten sind, die wiederum in ihrer Lage zur Hauptbrücke gesichert wurden.

Die Landungsbrücken sind von der Brückenbahn durch Treppen (vergl. die Abbildung S. 664) zugänglich und bieten einen Streifen unter den auskragenden oberen Fußwegen mitgerechnet, dem Verkehr eine Breite von rd. 8 m. Auf die ganze Erstreckung der Landungsbrücken sind unterhalb der Brückenbahn Wartezimmer, Fahrkartenschalter und Aborte eingebaut mit hölzernen Wänden und Fußböden und mit der betonierten Brückenbahn als Decke. Außerdem sind noch in ähnlicher Weise Räume geschaffen für die Brückenverwaltung und die Polizei. Diese Einbauten sind am Ueberbau aufgehängt, sodaß sie das Auswechseln der Schwimmkästen nicht hindern.

21. September 1912.



und ohne anschließende Treppen in Formen, wie sie bisher an eisernen Brücken nicht üblich waren.

Der als doppeltes Tor erscheinende bewegliche Teil mit seinen Nischenfüllungen, Inschriften und Ausbauten läßt vollends den Gedanken an eine schwimmende eiserne Brücke zurücktreten, da man solche Bauformen sonst nur an Moscheen und in Marmor ausgeführt zu sehen gewohnt ist. (Vergl. die umst. Ansicht und die Abb. in No. 75, S. 653.) Wenn man auch bei dieser, im Einvernehmen mit dem Ober-Ingenieur und dem Architekten des Stadtbauamtes, Konstantinopel getroffenen Lösung das Gefühl eines gewissen

Größe und zierliche Form sich ihrem Zweck und ihrer Umgebung in vollendeter Weise anpassen. (Vergl. die Abbildung auf S. 649 in No. 75.).

In Konstantinopel so wenig wie anderswo kann man von der Masse der Bevölkerung die volle Würdigung eines Bauwerkes erwarten und so wurde auch das hier an Gutem und Schöнем Geschaffene im allgemeinen als etwas Selbstverständliches hingenommen; aber die gepflasterte Fahrbahn entfachte bei Reich und Arm die helle Begeisterung.

Möge nun das die Merkmale der alten Kultur des Ostens und der neueren Errungenschaften des We-



Architektonische Ausgestaltung der neuen Schiffbrücke. Treppe und Wartesäle.

Gegensatzes zwischen Form und Stoff nicht abweisen kann, so wäre dieser Gegensatz bei Anwendung der im Westen üblichen Formen vielleicht nicht weniger fühlbar geworden und es wäre, weit störender, ein Gegensatz zur Umgebung hinzugekommen. Uneingeschränkte Befriedigung gewähren die Einnemmerhäuschen auf den Widerlagern, deren unaufdringliche

stens vereinigende Bauwerk, das durch einmütiges Zusammenwirken des Bauherrn mit dem Unternehmer im Anfangszustand der neuzeitlichen Entwicklung der Türkei entstanden ist, glückbringend sein der schönen Hauptstadt und zugleich den freundlichen Beziehungen zwischen dem türkischen und dem deutschen Volk! —

Vermischtes.

Ein Kongreß für Städtewesen in Düsseldorf findet im Anschluß an die rheinisch-westfälische Städteausstellung daselbst in der Woche vom 23. bis 28. September statt. Es werden u. A. sprechen: Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Stübgen aus Berlin über die „Bauordnung in ihrem Einfluß auf Bebauungsplan, Wohnungswesen und Grundeigentum“, Beigeordneter Stadtbaurat Rehorst aus Köln über „Die Aufgaben des Städtebaues unserer Zeit“, Prof. Dr.-Ing. Blum aus Hannover über „Güterverkehr und Städtebau“, der bekannte englische Reformator R. H. Aldridge aus Leicester über „Das Wohnungsproblem in Europa und seine Lösung“, Ueber bodenpolitische Fragen werden u. A. die Bodenreformer Damaschke, A. Pohlmann und Prof. Hermann Vorträge halten; Dr. R. van der Booght vom Verbands zum Schutze des deutschen Grundbesitzes und Realkredits wird über den „Einfluß der privaten Bautätigkeit auf die Entwicklung der modernen Städte“ sprechen und Ministerialdir. Dr. Freund aus Berlin über „Die Eingemeindung“. —

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben um einen Bebauungsplan für ein Gelände in Petit-Saconnex bei Genf erläßt der Präsidentenrater Gemeinde als Besitzer unter schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten mit Frist zum 30. November 1912. Es handelt sich um ein gartenstadtartig zu bebauendes Gelände von etwa 19 ha Fläche, und es ist außer dem Plan nebst Vogelperspektive auch der Entwurf von mindestens drei Villen (Bau-

wert 40—80000 Frs.) einzureichen, sowie Einzelheiten der baukünstlerischen Ausgestaltung. Preisrichter sind fast ausschließlich Genfer Architekten. Gesamtpreisumme 12000 Frs., die unter die 5 besten Entwürfe zu verteilen ist. Unterlagen von Haasenstein & Vogler in Genf. —

Ein Brückenwettbewerb in Saarbrücken für den Bau der neuen fünften Brücke über die Saar ist von der Stadtverordneten-Versammlung soeben beschlossen worden. Es sollen 5 Preise ausgesetzt werden. —

Zum Wettbewerb Bebauungsplan in Reichenberg in Böhmen für Bewerber deutscher Nationalität ist nachzutragen, daß folgende Leistungen verlangt werden: für das gesamte Stadtgebiet mit Vororten 2 Lagepläne 1:6000 (auf je 4 Blättern), der eine mit Angabe der baulichen Ausgestaltung, der andere mit Eintragung der Bauzonen und Gefällverhältnisse; dazu ein Erläuterungsbericht mit Skizzen charakteristischer Straßen-Querschnitte. Vom Stadtgebiet allein ein Uebersichtsplan in einem Blatt und Spezialpläne (12 Stück 1:1500) mit Eintragung der neuen Planungen unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse; dazu Erläuterungsbericht und Skizzen wie vor. Zu den Plänen sind die vom Stadtrat zu beziehenden Pläne zu verwenden. —

Inhalt: Neue Schiffbrücke über das Goldene Horn in Konstantinopel. (Schluß.) — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Neue Schiffbrücke über das Goldene Horn in Konstantinopel.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: L. V. Fritz Eiselen in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



DIE NEUERBAUTE
 SCHWIMM- UND
 BADEHALLE IN
 AACHEN. * ARCHI-
 TEKT: STADTBAU-
 RAT, KÖNIGLICHER
 BAURAT LAURENT
 IN AACHEN. * AN-
 SICHT MIT BRUN-
 NEN IN DER FRAU-
 EN-SCHWIMM-
 HALLE. * * * * *
 DEUTSCHE
 BAUZEITUNG
 XLVI. JAHRGANG 1912
 * * * NO. 77. * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG. № 77. BERLIN, 25. SEPTEMBER 1912.

Die neu erbaute Schwimm- und Badehalle in Aachen.

Architekt: Stadtbaurat, kgl. Baurat
Laurent in Aachen.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen
Seite 669.



ie Reihe der
in den letz-
ten Jahren in
Aachen er-
stellten Anla-
gen zur För-
derung der öf-
fentlichen Ge-
sundheits-
pflege und des

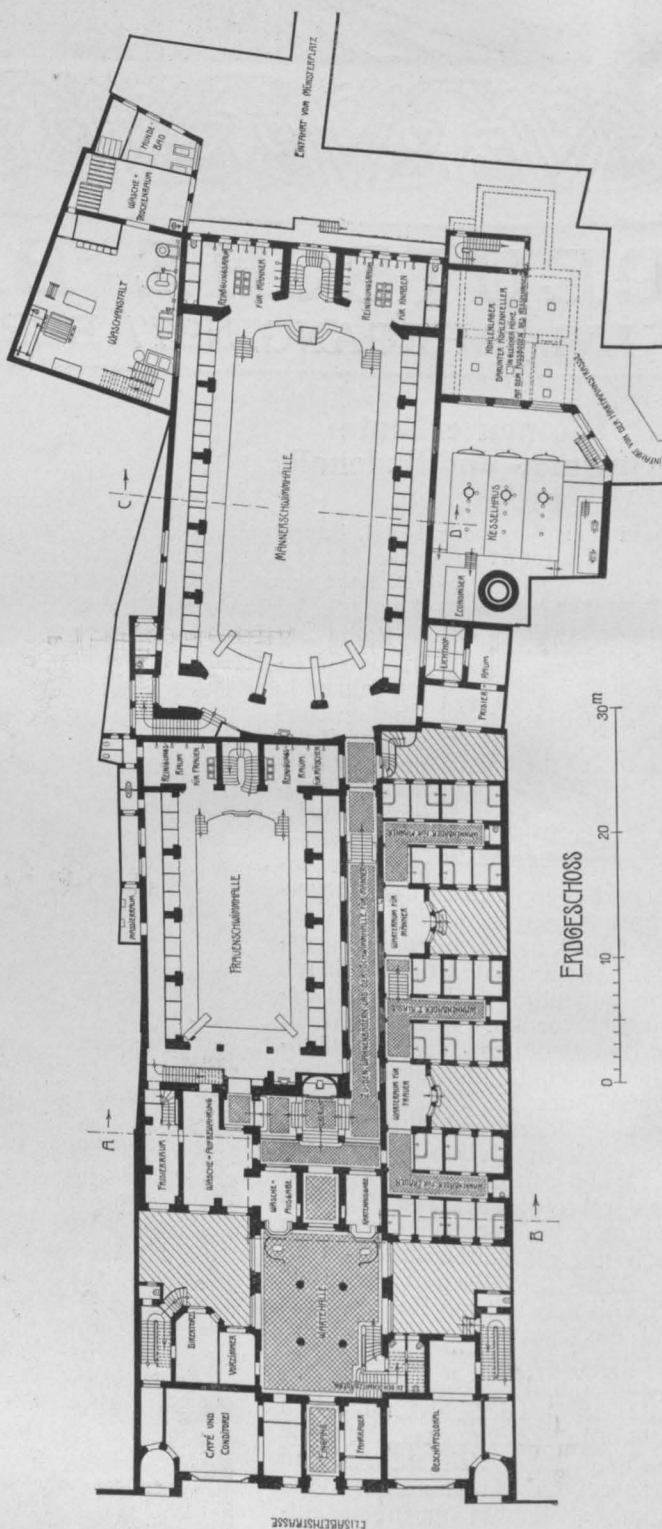
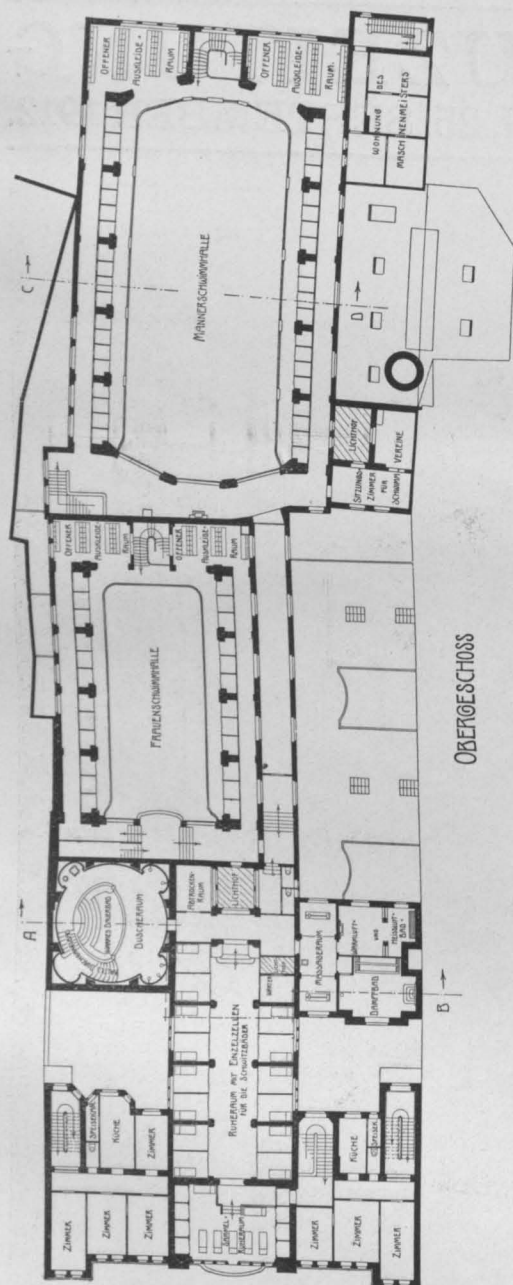
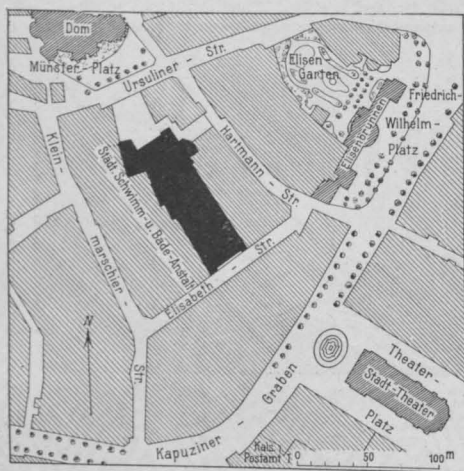
körperlichen Wohles der Bürger-
schaft ist durch die im Juli vori-
gen Jahres der Benutzung überge-
bene Schwimm- und Badehalle um
eine bedeutungsvolle Anstalt be-
reichert worden. Wenn auch für
das Badebedürfnis durch die städti-
schen Thermalbäder, durch Volks-
brausebäder in Verbindung mit
Wannenbädern und durch die in
den meisten Volksschulen vor-
handenen Brausebäder in genü-
gender Weise Vorsorge getroffen
war, so standen den Schwimmern
doch nur die schon 1881 von ei-
ner Aktien-Gesellschaft errichtete
Schwimmanstalt am Kaiser-Platz
und das städtische Freibad am
Hangeweiher zur Verfügung. Da-
zu kam, daß die Anstalt am Kaiser-
Platz nur ein Schwimmbecken
hatte, alle Vorzüge aber auch alle
Nachteile ihrer Zeit aufwies und
entsprechend den damals zur Ver-
fügung stehenden geringen Mit-
teln in der einfachsten Weise er-
baut war.

Wie sehr die Erbauung einer
weiteren Schwimmanstalt einem



Volksbadeanstalt weiter betrieben wird, von 9100 auf 9400 im Monat, sodaß auf eine jährliche Gesamtzahl von 352 000 Schwimmbädern in beiden Anstalten gegenüber 110 000 in der früheren Halle gerechnet werden kann.

Lageplan der Badeanstalt.

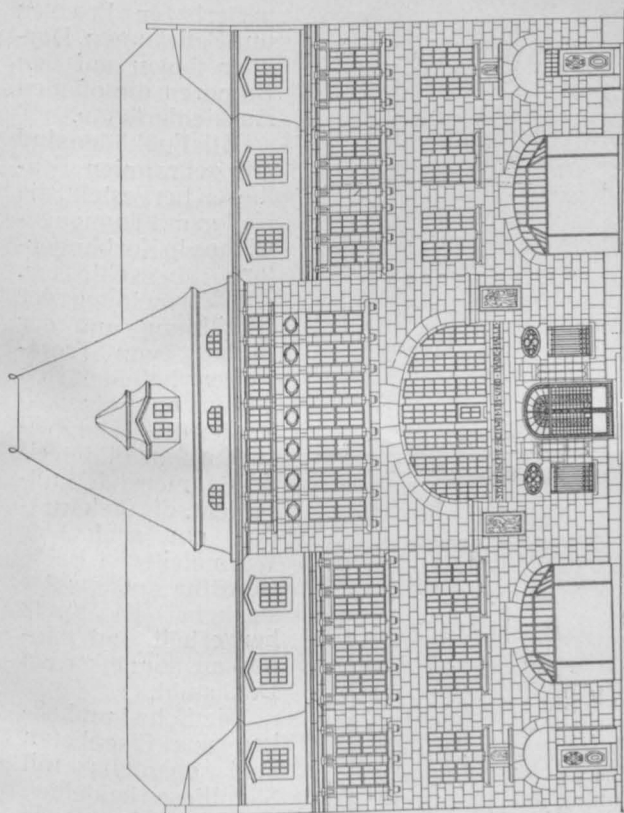


der Spaziergänger und der Erholung-Suchenden. Von dem eng bebauten Teil der Stadt beträgt die Entfernung nur wenige Minuten. Aber auch von der

ganzem inneren Stadt kann man die Anstalt in neun bis zehn Minuten erreichen. Sehr günstig liegt sie zugleich für Diejenigen, welche die Kleinbahn benutzen. Bildet doch der Elisen-Brunnen den Durchgangspunkt für fast alle Linien des weitverzweigten Aachener Kleinbahnnetzes.

Das Grundstück ist 4080 qm groß. Es hat eine langgestreckte Form, im Verhältnis zu der großen Tiefe jedoch eine Frontbreite von nur 31 m. Der Haupteingang des Neubaus liegt an der Elisabeth-Straße. Neben diesem ist noch ein zweiter in der Hartmann-Straße vorhanden, der zum Einbringen der Kohlen und Materialien sowie als Eingang für das Arbeitspersonal und als Zugang zum Hundebad dient. Ohne einen zweiten Eingang am Ende des Grundstückes wäre überhaupt die Errichtung der Anstalt hier unmöglich gewesen, da die geringe Breite des Grundstückes die Abtrennung einer Zufahrt nicht zuließ.

Die Front an der Elisabeth-Straße zeigt eine Dreiteilung entsprechend der Benutzungsart des Gebäudes. Der mittlere Teil ist besonders hervorgehoben, er ist höher geführt und durch das große Bogenmo-



Ansicht an der Elisabeth-Straße.

tiv als zur Badeanstalt gehörig gekennzeichnet, während die Teile zu beiden Seiten zum Ausdruck bringen, daß hier Geschäftshäuser mit Einzelwohnungen sich befinden. Die Front ist ganz in bayerischem Muschelkalk ausgeführt und hat nur einen mäßigen bildnerischen, auf den Zweck des Gebäudes hindeutenden Schmuck.

Durch den Haupteingang gelangt man entlang der Pförtnerloge und dem Fahrradraum in die geräumige Vorhalle, die mit Tischen und Stühlen ausgestattet ist. Sie dient als Warte- und Abkühlraum. In den meisten, namentlich den älteren Anlagen fehlt ein solcher Raum oder ist in nur ungenügenden Abmessungen vorhanden. Trotzdem man für die Wannen- und die römisch-irischen Bäder Warte- und Erholungsräume anzulegen pflegte, unterließ man sie auffallenderweise für die Besucher der Schwimmhallen, obgleich diese doch an Zahl die anderen weit übertreffen.

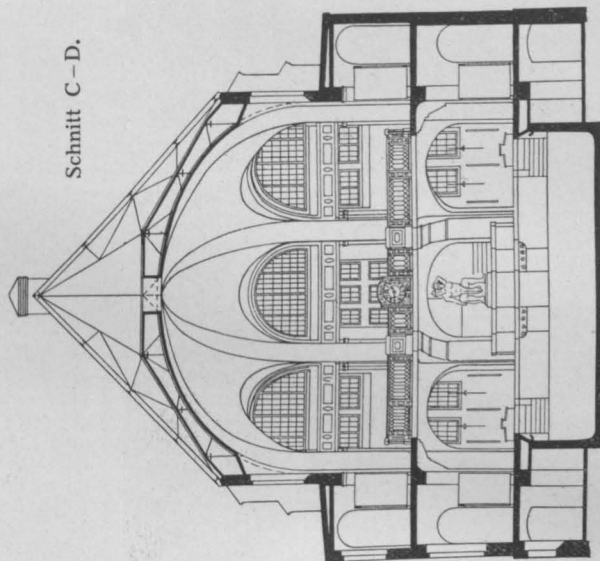
An die Vorhalle schließen sich einerseits die Räume des Verwalters, anderseits die Treppe an, die zu dem römisch-irischen Bade führt. An der Kopfseite liegen die Karten-Ausgabe und die Wäsche-Aus-

gabe. Die Tür dazwischen führt in den Gang, an den die Schwimm- und Wannenbäder sich anreihen. Vor Kopf des Ganges, dort wo dieser sich teilt, steht in einer reich ausgestatteten, durch Oberlicht erhellen Nische ein Aeskulap-Brunnen, dessen Aufschrift an die Heilkraft des Wassers mahnt:

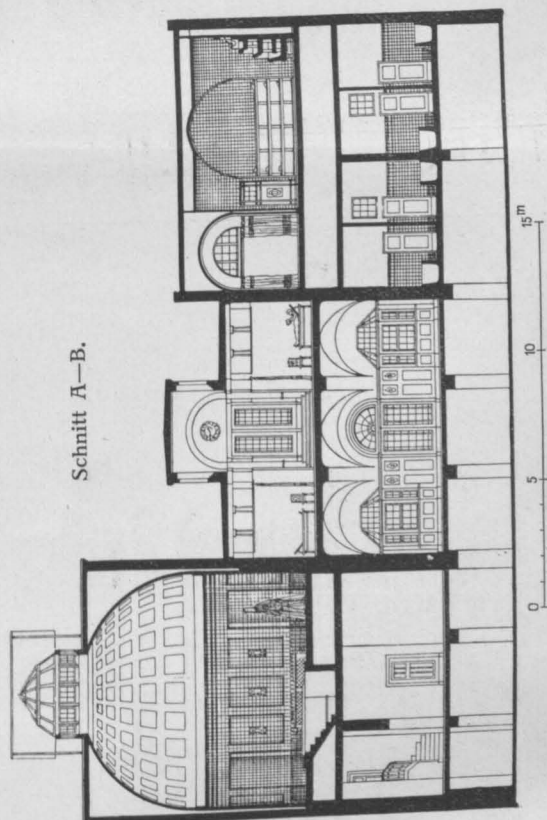
„Jugendbrunnens Zauberkraft ist nicht bloße Sage, Jugendfrische gibt das Bad zaubernd alle Tage“.

Vor diesem von Bildhauer Burger geschaffenen Brunnen zweigt sich der Weg für die Frauen ab. Sie

Schnitt C—D.



Schnitt A—B.



gelangen rechts in die Wannenbäderhalle, links in ihre Schwimmhalle, während die Männer durch einen Gang entlang der Frauen-Schwimmhalle die für sie bestimmten Hallen erreichen.

Die Schwimmhallen sind beide basilikal gebaut und werden durch hoch einfallendes Seitenlicht sowohl an den Längs- als an den Kopfseiten reichlich erhellt. Die Frauenhalle hat 48 und die Männerhalle 80 Auskleidezellen, die zwischen einem äußeren und einem inneren Gang liegen. Letzterer, der Gang um die Schwimmbecken, darf nur ohne Schuhe be-

treten werden. Die Hälfte der Zellen befinden sich auf den Emporen, die ein kunstvoll geschmiedetes Eisengeländer gegen den Innenraum abtrennt und auf

welche die Mobiliar-Gegenstände angeschraubt sind, umschlossen. Allein die Türen sind von Holz. Diese können nur von innen geöffnet werden und schlagen

nach Verlassen der Zelle selbsttätig in diese hinein. Eine mit der Tür verbundene Nummer wird sichtbar und man erkennt von weitem, welche Zelle frei ist. Zum leichteren Wiederfinden der Zellen sind die an der linken Seite mit ungeraden und die an der rechten Seite mit geraden Zahlen bezeichnet. Beide Hallen haben im Erdgeschoß je zwei für Erwachsene und für Kinder getrennte Reinigungsräume mit temperierbaren Brausen und Fußwannen. Darüber liegen auf den Emporen die offenen Auskleideräume.

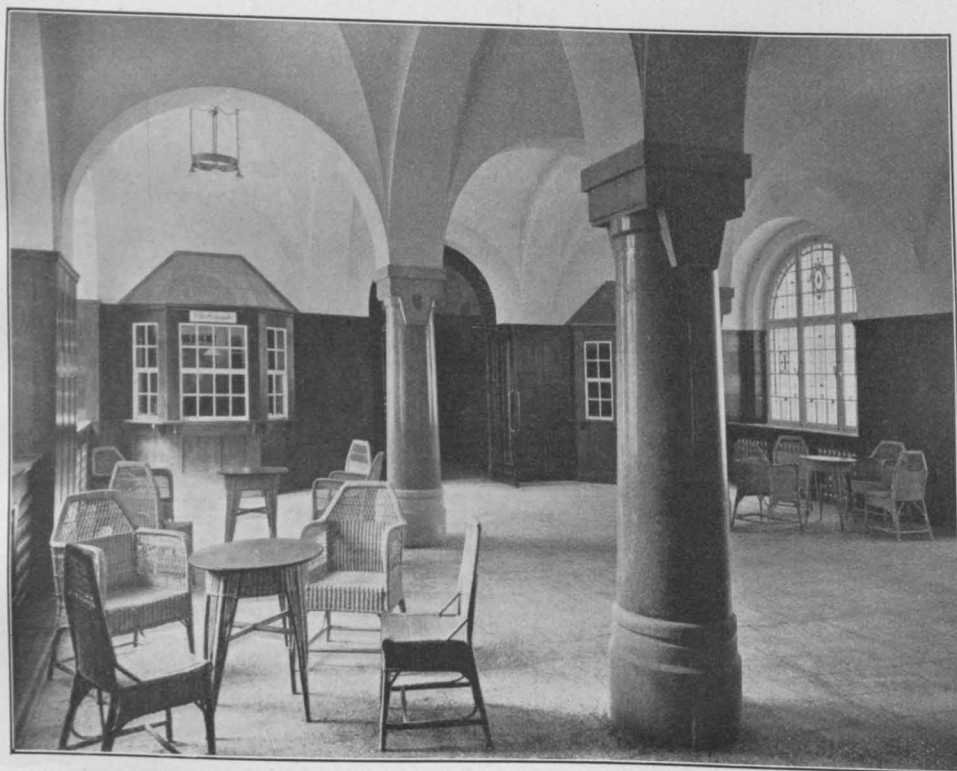
Alle Fußböden sind aus gebrannten Tonfliesen hergestellt, die Hallen mit Tonnengewölben in Korbbogenform abgeschlossen. Zur Vermeidung der Abkühlung und der Bildung von Tropfwasser befindet sich darüber noch ein zweites Gewölbe. Der Zwischenraum bildet eine stagnierende Luftschicht, die bekanntlich ein schlechter Wärmeleiter ist. Beide Gewölbe sind aus 5 cm starkem Drahtputz hergestellt und hängen an dem eisernen Dachstuhl.

Die Schwimmbekken aus Eisenbeton sind ebenfalls mit Steinfliesen bekleidet, der Boden in blauer und die Wände in weißer Farbe. In der Frauenhalle ist das Becken 17,5 zu 8,5 m groß und es enthält 300 cbm, in der Männerhalle 27,5 zu 12,5 m mit einem Inhalt von 588 cbm. 3 m und 1 m hohe Sprungbretter stehen an den beiden Becken zur Verfügung der Schwimmer. Die Becken selbst sind erst nach Fertigstellung des Rohbaues eingebaut worden. Sie stehen mit dem Gebäude in keiner Verbindung. Nicht einmal der Fußboden der sie umgebenen Gänge lastet darauf, um bei einem etwaigen Setzen des Gebäudes ein Reißen der Becken zu verhindern. —

(Schluß folgt.)



Teilansicht mit Eingangsportal.



Eingangshalle.

die, entsprechend der Bestimmung der beiden Gänge, auch zwei Treppen führen. Die Auskleide-Zellen werden von weißen, 5 cm starken Marmorplatten, an

benden Gänge lastet darauf, um bei einem etwaigen Setzen des Gebäudes ein Reißen der Becken zu verhindern. —



Blick in die Männer-Schwimmhalle.



Blick in die Frauen-Schwimmhalle.

Die neuerbaute Schwimm- und Badehalle in Aachen.
Architekt: Stadtbaurat, kgl. Baurat Laurent in Aachen.

Die Anwendung von Differdinger I-Walzeisen als Füllungsglieder bei Fachwerkbrücken.

Von Dipl.-Ing. E. Franck in Augsburg.

Noch vor einem Jahrzehnt war es im Eisenbau fast allgemein üblich, zur Erzielung des erforderlichen Trägheitsmomentes bei knick-sicheren Stäben diese aus einer Anzahl von Walzstäben, aus Winkel- und Flach-eisen zusammen zu setzen. An älteren Eisenüberbauten größeren Umfanges kann man sogar beobachten, daß diese Zerlegung des Gesamtstabquerschnittes in mehrere Teile noch wesentlich weiter getrieben wurde, als es heute überhaupt als zweckmäßig erscheinen würde. Man mag hierin vielleicht das Bestreben erblicken, den Mangel eines etwa schlecht gewalzten Stabteiles durch einen unmittelbar daneben gelegten normalen wieder auszugleichen, was zu einer Zeit, als die Walzwerke noch nicht in der Lage waren, durchweg einwand-freies Material zu liefern, auch ohne weiteres einleuchtete. Auch die Mehrarbeit bei der Ausführung infolge der größeren Anzahl von Nieten und Schraubenbolzen, die durch eine solche mehrfache Zusammensetzung des Querschnittes erforderlich wurde, hatte man früher nicht gescheut. Zweifellos haben dabei auch Erwägungen hinsichtlich des besseren Schrauben- oder Nietanschlusses mitgespielt.

Die Walzwerktechnik hat nun in den letzten Jahren eine wesentliche Umwandlung und erfreulicherweise erhebliche Verbesserung erfahren. Durch rationelle Verfahren sowohl im Hochofen- als auch Walzwerk-prozeß hat man es in jüngster Zeit verstanden, Walzerzeug-nisse von weit besseren Eigen-schaften herzustellen, als ehe-dem. Auch stellen heute die Eisenwerke, die Staats- und Kommunal-Verwaltungen scharfe Forderungen auf, denen das bei ihnen zur Verwendung gelangende Flußeisen- und Stahlma-terial gerecht zu werden hat.

Als besondere Errungen-schaft auf dem Gebiet des Walz-verfahrens im letzten Jahrzehnt sind die von dem Differdin-ger Hüttenwerk hergestellten breitflanshigen I-Profile, benannt nach deren Erfinder, dem amerikanischen Ingenieur Henry Grey, anzusprechen. Auf die Vorteile dieser seit 1902 auf den deutschen Markt ge-brachten Trägerart ist in der einschlägigen Literatur mehr-fach hingewiesen worden. So seien hier nur „die Biegever-suche mit gewalzten und mit genieteten Trägern“ von Prof. F. Schüle in Zürich, behandelt in der „Schweiz. Bauztg.“, Band 18, No. 21 und 22, ferner ein Aufsatz des Ing. Schott in Köln „Die Herstellung und Vorzüge der breitflanshigen Greyträger, System Differdingen“ er-wähnt. In diesem Aufsatz ist besonders die zweckmäßige An-wendung dieser Walzprofile bei Decken-Konstruktionen und kleineren Stützweiten von Eisenbahn- und Straßen-Brücken hervorgehoben. In einer weiteren bemerkens-werten Arbeit des Ob.-Ing. W. Nerepka in Luxemburg

wird vor allem die Wirtschaftlichkeit bei der Verwendung der genannten Träger im Eisenbau zahlenmäßig dargetan. Verfasser dieser Zeilen hat nun in dem Entwurf für eine vor kurzem im neuen Badischen Bahnhof in Basel



Abbildung 1. Gesamtbild der Brücke.

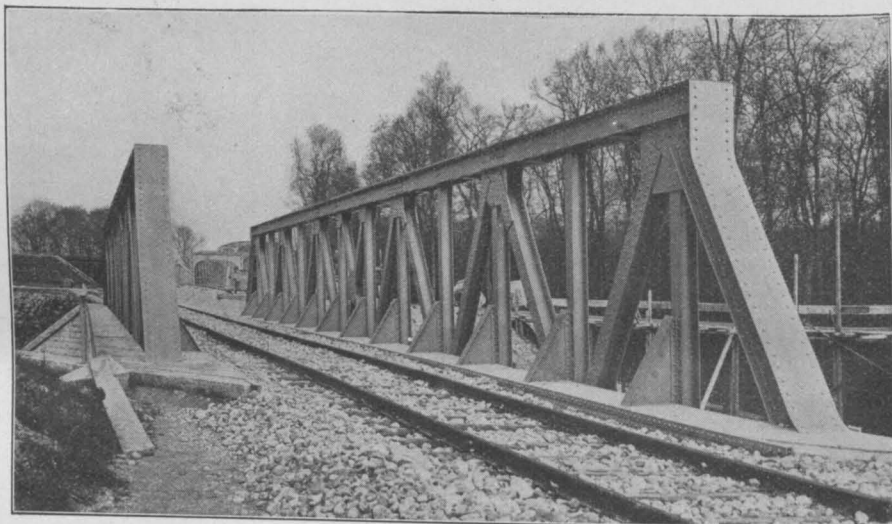


Abbildung 2. Blick in die Fahrbahn.

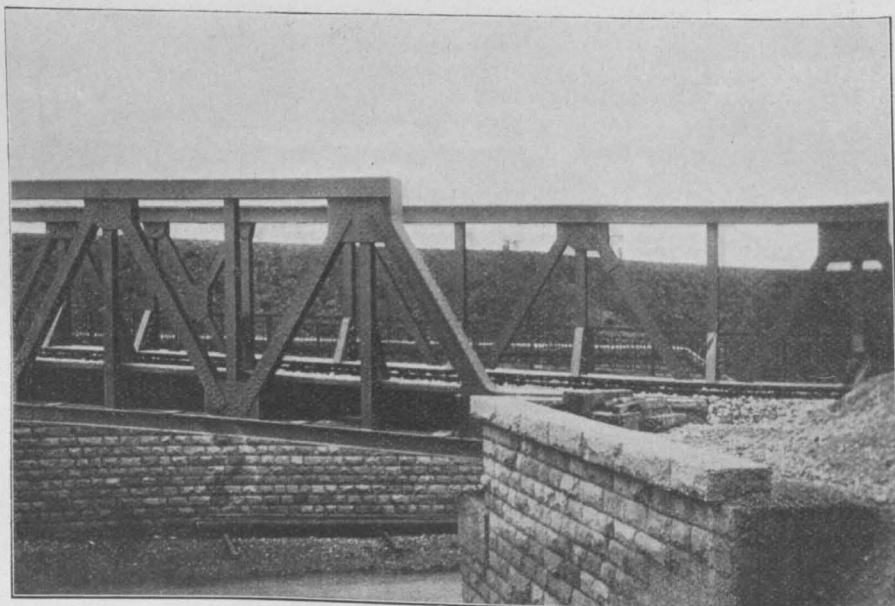


Abbildung 3. Brücken-Ende mit nördlichem Widerlager.

zur Aufstellung gelangte Eisenbahn-Fachwerk-Ueberfüh-rung mit 32m Stützweite sowohl in der Ausbildung der Pfosten als auch der Diagonalen mit Vorteil die genann-ten breitflanshigen I-Träger angewandt. (Vergl. die

Aufnahmen Abbildungen 1—3.) Es sollen hieran einige allgemeine Betrachtungen geknüpft werden.

Man war bisher der Ansicht, teilweise mit Recht, daß die Nietköpfe an den inneren Flanschenflächen der I-Profile — die I-N.-P. haben an denselben eine Neigung von 14° — im Gegensatz zu den geraden Flanschen der L-Eisen-Profile nicht immer einwandfrei ausgeführt werden könnten. Diese Schwierigkeit ist durch Anwendung moderner Maschinen-Nietung größtenteils überwunden worden, besonders bei den breitflanschigen Profilen, bei denen diese Neigung nur 9° beträgt. Ferner ist die Gesamtquerschnitts-Verschwächung durch die Niete bei Diff. IB meist nicht sehr verschieden von der bei zusammengesetzten, bezüglich des Trägheitsmomentes gleichwertigen Querschnitten, dagegen gewinnt man den Vorteil eines geringeren Lochleibungsdruckes.

Was bei Diff. IB die Kräfteüberleitung an den Knotenblechen anlangt, so werden in der Nähe der letzteren die Normalspannungen sich freilich niemals gleichmäßig auf den ganzen Stabquerschnitt, auf Flanschen und Steg, verteilen; der Steg ist bei seiner verhältnismäßig gerin-

5 und 2). Die Befürchtungen ferner, daß infolge ungenügender Walzarbeit unhomogenes oder gar fehlerhaftes Material zur Verwendung gelangen könnte, müssen eben durch eine gewissenhafte Prüfung seitens des Abnahmebeamten zerstreut werden.

Will man schließlich ästhetische Rücksichten gelten lassen, die bei Unterführung von verkehrsreichen Straßen sehr wohl in Frage kommen, so müssen bei zusammengesetzten Querschnitten die seitlich der Druckglieder notwendigen, unschönen Flacheisen-Vergitterungen wiederum hinter den einheitlichen, beiderseits ruhig wirkenden Stäben zurücktreten. Im Gegensatz zu den vielgliedrigen, unklaren Stabgewirren, wie sie bei Hauptträgern eiserner Ueberbauten nicht selten ausgeführt wurden, wird bei einer kritischen Betrachtung das Auge zweifellos mehr befriedigt durch Anordnung von einfachen, kräftigen, die statische Wirkung klar kennzeichnenden Traggliedern. Abbildung 2 und 3 lassen erkennen, daß im mittleren Teil der Hauptträger für die Füllungsglieder überhaupt nur volle, ungeteilte Profile zur Verwendung kamen. Die Uebersichtlichkeit der Gesamtanordnung wird hier

allerdings auch begünstigt durch den Fortfall jeden Horizontalverbandes. Die Quersteifigkeit der Tragwände wurde im vorliegenden Fall durch die Ausbildung der Fahrbahn mit Buckelplatten, sowie durch die seitlich angeordneten Eckaussteifungsbleche erzielt (s. Abbildung 2).

Aus solchen Erwägungen heraus stammt bereits der Erlaß I. D. 13574 vom 6. Oktober 1902 des preuß. Ministers der öffentl. Arb., E.-N.-Bl. S. 432, betitelt: „Empfehlung der Verwendung breitflanschiger I-Eisen“, in dem Absatz 2 lautet: „Diese Walzeisen sind daher u. a. zur Verwendung als Druckglieder in zusammengesetzten Tragwerken vorzugsweise geeignet und künftig bei Aufstellung der Entwürfe in erster Linie hierfür in Aussicht zu nehmen“. Aus dem Erlaß I. 2416 vom 22. Februar 1893, Empfehlung der Verwendung einheitlicher, gewalzter Querschnitte sei ferner hervorgehoben: „Die Ausführung solcher Anordnungen (mehrfach zusammengesetzter Querschnitte)

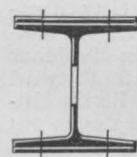
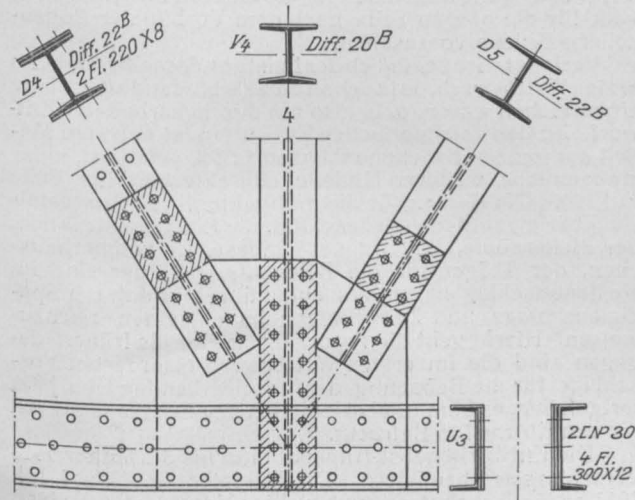


Abbildung 4 und 5. Knotenpunkt-Ausbildung mit Diffender I-Trägern.



gen Dicke von vornherein nicht in demselben Maße wie die Flanschen als kräfteübertragender Bestandteil gedacht. Nimmt man an, daß bei der Kräfteüberleitung etwa das mittlere Drittel desselben spannungslos bleibt (s. Abbildungen 4 und 5), so würden sich z. B. für ein Diff. IB 22 mit aufgenieteten Flacheisen folgende Verhältnisse ergeben (Beispiel aus der Festigkeits-Berechnung zum oben genannten Entwurf):

Stabkraft $D_4 \max$	= + 70,9 t
Querschnitt: Diff. 22 B	= 82,6 qcm
2 Fl. 220/8	= 35,2 „
Unverschwächt F_u	= 117,8 qcm
Nietabzug 4 Nt. 2,4 · 2,3	= 22,1 „
Nutzbar F_n	= 95,7 qcm
Vorh. Beanspruchung σ	= 741 kg/qcm
Zul. Beanspruchung K	= 860 „
$\frac{1}{3}$ Stegfläche F_s	= 5,7 qcm
Reduzierter Querschnitt F_{nr}	= 90,0 qcm
Daher σ_r	= 788 kg/qcm

Die Beanspruchung bleibt also noch reichlich unter der zulässigen Grenze. Bei Druckstäben mit größerer Knicklänge, bei denen die vorhandene Normalspannung weit unter der zulässigen bleibt, gestalten sich die Verhältnisse noch günstiger. In der Tat hat der dünne Steg lediglich zur Aufgabe, eine Verbindung zwischen den besonders tragfähigen Flanschen herzustellen.

Bei Anwendung von Diff. IB hat man zur Aufnahme der Stabkräfte einen einheitlichen, homogenen Querschnitt, der ein in sich geschlossenes Ganze darstellt, gegenüber den aus fünf und mehr Teilen zusammengesetzten Profilen. Die letzteren bedingen eine weit größere und teurere Vorzeichner- und Nietarbeit, welche bei den aus einfachen Diff. IB gebildeten Füllungsgliedern, den Pfosten und Diagonalen in Wegfall kommt (s. Abbildung

erfordert im Vergleich zur Anwendung einheitlicher Querschnitte nicht nur einen erheblich größeren Arbeits- und Kostenaufwand, sondern gibt auch vermehrten Anlaß zur Entstehung von Arbeitsmängeln. Sie bedingt außerdem eine größere Zahl von Fugen und engen Zwischenräumen, welche die Rostbildung begünstigen, die Reinigung und Erneuerung des Anstriches erschweren und daher für die Dauer des Eisenwerkes von Nachteil werden können. Auch die hier weiter folgenden Erörterungen bilden einen beachtenswerten Beitrag zu der in Rede stehenden Frage. Angeführt sei noch die Bemerkung in diesem Erlaß: „Als gedrückte Fachwerksglieder sind ebenfalls tunlichst I- oder L-Eisen oder sonstige, das Zusammenheften mittels durchlaufender Nietreihen entbehrlich machende Walzstäbe zu wählen“.

Die Zweckmäßigkeit in der Anwendung von Diff. IB ist bei ausgeführten eisernen Ueberbauten bereits mehrfach zum Ausdruck gekommen und in der Literatur behandelt worden. So brachte die „Deutsche Bauzeitung“ 1909 in No. 74 und 75 eine Baubeschreibung des Umbaus der Eisenbahnbrücke über die Angerapp bei Insterburg mit 60 m Stützweite. Auf Seite 510 sind Einzelheiten aus dem Entwurf dargestellt. Der nach den preuß. Vorschriften ausgeführte Entwurf zeigt als Diagonalen- und Pfosten-Querschnitte ausschließlich Diff. IB. Auch eine Reihe anderer im Bereich der preuß. Staatsbahn-Verwaltung erstellten Brücken weist die genannte Ausbildung auf.

Eine außerordentlich umfangreiche und mannigfaltige Verwendung haben die breitflanschigen Walzprofile schließlich beim Bau der vor wenigen Jahren in Betrieb genommenen Berliner Untergrundbahnstrecke Potsdamer-Platz—Spittelmarkt gefunden, nicht nur bei Herstellung der massiven Tunneldecke, sondern auch bei den brückenartigen Eisen-Einlagen an den zukünftigen Tunnelkreuzungen, bei denen die Füllungsglieder durchweg aus Diff. IB oder solchen mit aufgelegten Flacheisen gebildet sind. —

Engerer Wettbewerb um eine feste Rheinbrücke anstelle der alten Schiffbrücke in Köln.



u einem zweiten engeren Wettbewerb um Entwürfe für eine feste Rheinbrücke anstelle der Schiffbrücke in Köln sind kürzlich die Bedingungen durch die Stadtverordneten-Versammlung genehmigt und die 5 im ersten Wettbewerb (Jahrg. 1911 S. 508, 561, 593, 611, 621,

653 ff.) ausgezeichneten Firmen, die wir schon in No. 62 bezeichnen konnten, zu einem erneuten Wettbewerb aufgefordert worden unter Zusicherung von je 7000 M. Entschädigung für den Entwurf (wie beim ersten Male für die 5 besten Arbeiten). Die Firmen seien hier nochmals genannt: Gutehoffnungshütte in Oberhausen, Aug. Klönne

in Dortmund, Brückenbau Flender, A. - G. in Benrath bei Düsseldorf, Hein, Lehmann & Cie. in Düsseldorf-Oberbilk in Verbindung mit der Masch.-Bauanstalt Humboldt in Köln-Kalk und die Masch.-Fabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Werk Gustavsburg bei Mainz.

Die Grundlagen des neuen Wettbewerbes sind in den meisten Punkten dieselben, wie beim ersten Mal (vergl. Jahrg. 1910 S. 542 ff.), namentlich auch was die Lage der Brücke, ihre Beziehungen zu den Ufern und Straßen, ihre Breite, die Einteilung der Strombrücke usw. anbetrifft, doch sind in einigen wichtigen Punkten die Ergebnisse des ersten Wettbewerbes nicht ohne Einfluß geblieben. Zunächst gilt das von der wichtigen Frage des Systemes. In den alten Bedingungen hieß es: „In Rücksicht darauf, daß sowohl die Südbücke, wie die neue Dombücke hochliegende Bogenfachwerkträger aufweisen, erscheint es angezeigt, für die neue städtische Brücke eine andere Trägerform zu wählen, für welche vielleicht in erster Linie die Kettenform in Betracht kommen dürfte. Es soll jedoch den Bewerbern unbenommen bleiben, auch eine andere Form vorzuschlagen“. Die Folge war, daß mit der einzigen Ausnahme des angekauften Entwurfes „Gleiches zu Gleichem“, das gemeinsame Werk von Gustavsburg, Theod. Fischer und Grün & Bilfinger, ausschließlich Hängebrücken oder doch solche in ähnlicher Form vorgeschlagen wurden. Der genannte Entwurf (vergl. Jahrg. 1911 S. 595 und 654) sah dagegen für die Mittelöffnung einen über der Fahrbahn liegenden Bogen mit Zugband vor, dessen in die Seitenöffnungen auskragende Enden den Stützpunkt abgaben für Parallelträger von etwa 7 m Höhe, sodaß die Brücke also nur in Strommitte emporragt, in großer Breite längs beider Ufer aber den Blick auf das Stadtbild völlig frei läßt. In Abweichung vom Programm war bei diesem Entwurf auch noch beiderseits dicht hinter der Uferkante ein Pfeiler eingeschaltet, sodaß die eigentliche Strombrücke stärker hervorgehoben wurde. Die Anordnung solcher Uferpfeiler wird jetzt zugelassen.

Bezüglich der allgemeinen Gestaltung der Brücke wird zugleich gesagt, daß das Hauptgewicht darauf zu legen sei, daß die Brücke „als ein künstlerisches und technisch-ästhetisches Bauwerk in die Erscheinung tritt und daß die Form des Ueberbausystemes sich dem Stadtbild harmonisch einfügt“. Für das Ueberbausystem wird aber jetzt die Frage offen gelassen, ob eine Hänge- oder eine Bogenbrücke zu wählen sei, und beiletzterer, ob nur die Mittelspannung als Bogen auszubilden sei, oder auch die Seitenöffnungen. Es werden bezüglich des frei zu haltenden Profiles im unmittelbaren Anschluß an die Pfeiler gegenüber dem ersten Ausschreiben einige Erleichterungen gewährt, die namentlich den Bogenbrücken zugute kommen.

Die Hängebrücke ist also nicht mehr in den Vordergrund gerückt. Mitgesprochen haben mag dabei die Kostenfrage, da, wie 1911, S. 879 ausgeführt, sich zwischen dem Bogenbrücken-Entwurf Gustavsburgs und dem billigsten Hängebrücken-Entwurf noch ein Unterschied von 40 % zugunsten des ersteren ergab; nach den Vorschriften des neuen Programmes werden aber auch technische Bedenken, die große Durchbiegung der Hängebrücke und ihre geringere Steifigkeit, mitgesprochen haben. Das Programm gibt jetzt sehr genaue Vorschriften über die Ermittlung der Durchbiegungen und es sind die von der Strombauverwaltung geforderten Lichthöhen für die ungünstigsten Belastungs- und Temperatur-Verhältnisse als noch vorhanden nachzuweisen. Da gleichzeitig nicht nur die Höhenlage der Fahrbahnoberkante in den Brücken-Endpunkten festgelegt ist, sondern auch das zugelassene größte Steigungsverhältnis der Brücke bei den ungünstigsten Temperatur-Verhältnissen noch erhalten bleiben muß, hat der neue Entwurf unter für Hängebrücken wesentlich ungünstigeren Bedingungen zu erfolgen, als das erste Mal. Im übrigen ist die Hängebrücke wieder insofern etwas begünstigt, als bei ihr für die Dammhöhe an der östlichen Bauflucht des Heumarktes ein um 38 cm höheres Maß zugelassen wird.

Was die Breitenteilung der Brücke anbetrifft, so brachte der erste Wettbewerb vorwiegend Entwürfe mit Hauptträgern zwischen Fahrbahn und Fußwegen, während einige die an sich vorzuziehende Lösung mit außen liegenden Hauptträgern boten. Hier tritt bei den Hängebrücken die Schwierigkeit ein, die Versteifungsträger, ohne daß sie in der Erfüllung ihrer Bestimmung beeinträchtigt werden, so auszubilden, daß der freie Ausblick durch sie nicht behindert wird. Nach dem neuen Programm wird unter Voraussetzung der Erfüllung dieser Bedingung, für die im ersten Wettbewerb einige bemerkenswerte Vorschläge gemacht wurden, der freien Bahn der Vorzug gegeben.

Es wird ferner gewünscht, daß im Hauptträgerwerk der Brücke Diagonalen oberhalb der Geländerhöhe tun-

lichst vermieden werden sollen, die Hauptträger würden also nach Art der Vierendeelträger auszubilden sein, wie das auch schon von einigen Seiten beim ersten Wettbewerb angeregt wurde.

Als Material für den eisernen Ueberbau der Brücke wird jetzt neben Flußeisen auch hochwertiges Material zugelassen, sofern dieses sich bereits bei größeren Brückenbauten bewährt hat oder zugelassen ist. „Die angegebenen Qualitätszahlen müssen garantiert werden“. Für Kette oder Kabel einer Hängebrücke ist mindestens dreifache Sicherheit unter den ungünstigsten Verhältnissen nachzuweisen. Für die Obergurte offener Brücken ist nach der Engesser'schen Formel bei Berücksichtigung der Elastizität der Querträger eine mindestens vierfache Sicherheit nachzuweisen. Die Material- und Berechnungs-Bedingungen sind also schärfer gefaßt, als bei dem allgemeinen Wettbewerb.

Für die Gründung der Strompfeiler wird jetzt Druckluftgründung unmittelbar vorgeschrieben; für das Verblendmaterial der Pfeiler und Widerlager ist in der Veranschlagung Basaltlava für die unteren Teile, Muschelkalk für die oberen Teile nach dem Vorbild der Hohenzollern-Brücke vorzusehen.

Verlangt wird bezüglich der Leistung dasselbe wie beim ersten Wettbewerb, da ja schon damals bindende Angebote einzureichen waren, d. h. also ein durchgearbeiteter Entwurf. Zu den zeichnerischen Entwürfen ist noch ein Modell der ganzen Brückenanlage in 1 : 200 gefordert, unter Anheimgabe weiterer Modelle charakteristischer Teile in 1 : 50. Die Kosten für die architektonische Ausgestaltung der eigentlichen Brücke, d. h. der Eisenkonstruktion, der Pfeilerköpfe, Widerlagsabschlüsse, Einnehmerhäuschen, der Träger für die Beleuchtungskörper sind im Kostenanschlag besonders aufzuführen und durch Spezialanschlüsse und Zeichnungen im einzelnen nachzuweisen. Hierin geht die Forderung weiter als früher, dagegen sind die im ersten Wettbewerb geforderten Vorschläge für die Bebauung der anschließenden Ufer jetzt fortgefallen, es kommt also lediglich das Brückenbauwerk für den Entwurf in Betracht.

Die Entwürfe nebst Angebot sind bis 31. Januar 1913 verschlossen abzuliefern. Die Anbieter sind bis 1. Juli 1913 an ihr Angebot gebunden. Eine Verpflichtung, einen der Entwürfe zur Ausführung anzunehmen und einem der Anbieter diese zu übertragen, geht die Stadtgemeinde nicht ein, sie „behält sich vielmehr auch hinsichtlich der Wahl der Ueberbausysteme und der weiteren Bearbeitung der Entwürfe freie Hand vor. Die Entwürfe gehen in das unbeschränkte Eigentum der Stadt über“. Es wäre bedauerlich, wenn sich auf Grund dieser Bestimmungen wieder ähnliche Vorgänge wie seinerzeit beim Bau der zweiten Neckarbrücke in Mannheim, abgespielen, wo die Preisträger zwar zu einer nochmaligen Durcharbeitung des Entwurfes herangezogen wurden, dann aber des Erfolges ihrer Arbeit doch verlustig gingen, da sie in einer auf Grund ihres Entwurfes nachher veranstalteten Verdingung nicht die Mindestfordernden blieben.

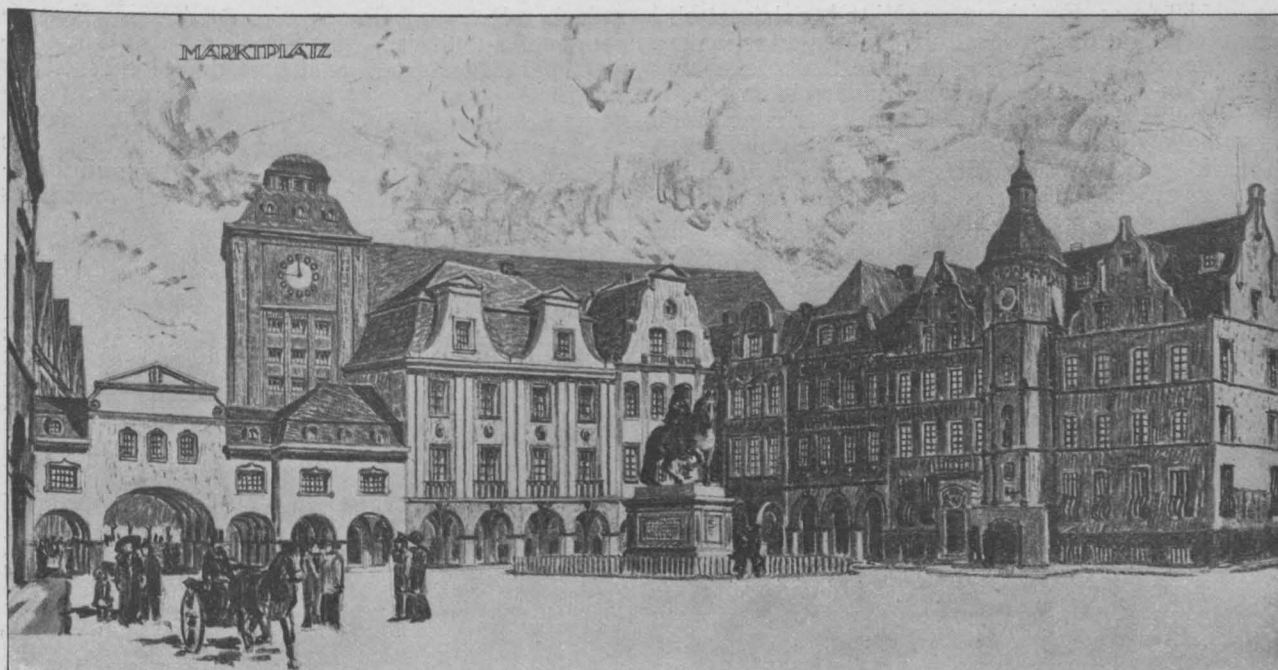
Wird jedoch einem der Anbieter bis 1. Mai 1913 der Auftrag erteilt, so hat die Fertigstellung bis 1. Juli 1915 zu erfolgen, die Brücke soll also in nur etwas über zwei Jahren fertig gestellt sein, eine recht knapp bemessene Frist. Daß die Stadt andererseits die Brücke in dem Jahr vollendet sehen möchte, in welchem sie die Feier ihres 2000 jährigen Bestehens begeht, ist begreiflich.

Das Preisgericht ist von 11 auf 15 Personen erweitert. Von den dem Baufach angehörigen Mitgliedern sind dieselben geblieben: die Beigeordneten Reg.- u. Bt. a. D. Zschirnt und Landesbt. a. D. Rehorst, sowie Stadtbrt. Bt. Heimann in Köln, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Müller-Breslau, Wirkl. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Zimmermann und Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. Stübgen in Berlin, Geh. Bt. Prof. Wickop in Darmstadt. Neu hinzuge treten sind: Beigeordneter Reg.- u. Bt. a. D. Klutmann in Köln, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Ing. Barkhausen in Hannover und Prof. Kayser in Darmstadt. Ersatzmänner waren die Herren: Stadtbauinsp. Bt. Bauer in Köln, Geh. Hofrat Prof. Mehrrens in Dresden, Prof. Hertwig in Aachen, Städt. Bt. Grässel in München, Prof. Bonatz in Stuttgart, Beigeordneter Stadtbrt. Schilling in Trier. Neu hinzugekommen sind: Reg.-Bmstr. Schaper in Stettin und Reg.-Bmstr. Woldtman in Düsseldorf.

Inhalt: Die neu erbaute Schwimm- und Badehalle in Aachen. — Die Anwendung von Differinger I-Walzeisen als Füllungsmitglieder bei Fachwerkbrücken. — Engerer Wettbewerb um eine feste Rheinbrücke anstelle der alten Schiffsbrücke in Köln.

Hierzu eine Bildbeilage: Die neu erbaute Schwimm- und Badehalle in Aachen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



Zoll-Straße.

Neue Markthalle.

Altes Rathaus.

Entwurf „Jan Wellem“ der Hrn. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. h. c. Jos. Stübben in Berlin, Arch. L. Paffendorf in Köln und Dipl.-Ing. G. Strach in Berlin. IV. Preis von 7500 M.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLVI. JAHRGANG. № 78 BERLIN, 28 SEPTEMBER 1912.

Der Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Düsseldorf.

(Fortsetzung und Schluß aus No. 73.)



om Entwurf „Jan Wellem“, das gemeinsame Werk der Hrn. Jos. Stübben, L. Paffendorf und G. Strach, der mit dem IV. Preise ausgezeichnet wurde, haben wir in No. 69, Seite 595 schon einige Einzelpläne neuer Wohnviertel und Parkstreifen, auf S. 597 einige Schaubilder für die Umgestaltung der Innenstadt, in No. 73,

S. 627/28 den gesamten Bebauungsplan und weitere Einzelpläne vorausgeschickt, während wir dieser Nummer auf Seite 674 einen weiteren Gesamtplan mit Angabe des Verkehrsnetzes und der Grünflächen beifügen und in unserem Kopfbild die Ausgestaltung des Markt-Platzes zeigen.

Das Programm verlangt einen Bebauungsplan, der dem Bedürfnis bis 1930 entspricht. Die Verfasser kamen zu dem Ergebnis, daß sich dieser dann auf das ganze Stadtgebiet erstrecken müsse. Nimmt man bei vollständiger Bebauung für die bebauten Haus- und Fabrikgrundstücke das gleiche Verhältnis von 42% zur ganzen Fläche an, wie es im Jahre 1911 bestand, so entfallen von den 11 150 ha Gesamtfläche rd. 4700 ha auf bebaute Grundstücke, die sich in etwa 3000 ha für Wohn-, 1700 ha für Fabrikland teilen mögen.

Als Industriegebiete sind jetzt durch die Bauordnung ausdrücklich bestimmt und bevorzugt: ein östliches Gebiet von 550 ha Größe vom Bahnhof Lierenfeld bis Gerresheim, ein südliches an der Stadtgrenze zwischen Wersten und Reisholz mit 150 ha, zwei westliche Gebiete bei Heerdt, am Bahnhof Oberkassel und an der Heerdt Rheinwerft, 220 ha groß, zusammen 920 ha. Das östliche Gebiet ist in seiner jetzigen Größe, wenn auch in etwas anderer Form, zu erhalten. Am Bahnhof Grafenberg, der bei einem der besten Wohngebiete der Stadt liegt, ist eine weitere

Ausdehnung der Fabrikanlagen keinesfalls zu begünstigen. Im Süden ist das Gebiet auf 300 ha vermehrt, davon etwa 100 ha bei Reisholz-Wersten, 200 ha nördlich und südlich von Himmelgeist. Die beiden westlichen Industriegebiete bleiben unverändert, im Norden der Stadt von Rath bis Stockum wird dagegen ein umfangreiches Industriegebiet mit günstiger Eisenbahn- und Wasserverbindung von etwa 700 ha Ausdehnung neu geschaffen, durchsetzt von Grünflächen und Wohnbezirken für Arbeiter und Beamte der Industrie.

Bezüglich der Einteilung des gesamten Stadtgebietes in Bauzonen und Bauklassen hält der Entwurf im wesentlichen (abgesehen von den Industrie-Bezirken) an der Einteilung der Bauordnung von 1912 fest, die auf geschichtlicher Entwicklung beruhe und mit den Bodenwerten in engerem Zusammenhang stehe. Im übrigen ist aber allgemein der Grundsatz durchgeführt, daß die an den Verkehrsstraßen liegenden Baugrundstücke einer dichter zu bebauenden Zone zugeteilt sind, als das benachbarte Wohn- oder Fabrikland. Für Arbeiterwohnungen kommen in den neuen Stadtvierteln vorwiegend die Bezirke im Norden von Stockum bis Rath, im Osten von Flingern und Lierenfeld bis Gerresheim und Vennhausen, im Süden bei Wersten und Himmelgeist, linksrheinisch im Westen von Heerdt in Betracht; eine vorwiegend wohlhabende Bevölkerung dagegen in den Ansiedlungen am Aaper- und Stadt-Wald und östlich von Gerresheim, zwischen Zoologischen Garten und Stadt-Wald, in der Umgebung des geplanten großen Ausstellungsparkes zwischen Hamm und Volmerswerth und in dem Rhein- und Parkgelände westlich von Niederkassel. Die übrigen Stadtteile sind mehr für Mittelwohnungen zu bestimmen.

Bezüglich der baupolizeilichen Bestimmungen werden einige Abänderungsvorschläge gemacht, die namentlich auf die Begünstigung des gruppierten Reihenhausbau an billigen Wohnstraßen abzielen,

welch' letzterer als wirksamstes Mittel bezeichnet wird zur Erzielung des programmgemäßen Flachbaues.

Für die Ausgestaltung der die Baublöcke zwischen den Verkehrsstraßen aufteilenden Wohnstraßen, die in wohlfeiler Weise und mit geringer Breite anzulegen sind, werden eine ganze Reihe von Einzelvorschlägen gemacht. Hingewiesen wird dabei besonders auf die in den Block eingeschnittenen Seiten-

zwischen Rath und Gerresheim, östlich von Gerresheim, südöstlich von Haus Eller bei Furth, linksrheinisch bei Biederich, Haus Meer und Schloß Tesch, für welche auch durchweg bessere Verkehrsbedingungen geschaffen sind.

Den ganzen Stadtorganismus durchdringen die vorgesehenen Grünflächen; die kleinen und mittleren innerhalb der Wohnviertel sind dabei nicht als



Entw. „Jan Wellem“ der Hrn. Geh. Ob.-Brt. Dr.-Ing. h. c. J. Stübgen in Berlin, Arch. L. Paffendorf in Köln, Dipl.-Ing. G. Strach in Berlin. IV. Pr. v. 7500 M.

plätze mit Anordnung der Häuser in Hufeisenform um einen neben der Straße ausgesparten Rasenplatz und auf Wohnhöfe, selbstverständlich mit großen inneren Rasenflächen, die beide zur Aufteilung tiefer Grundstücke geeignet erscheinen.

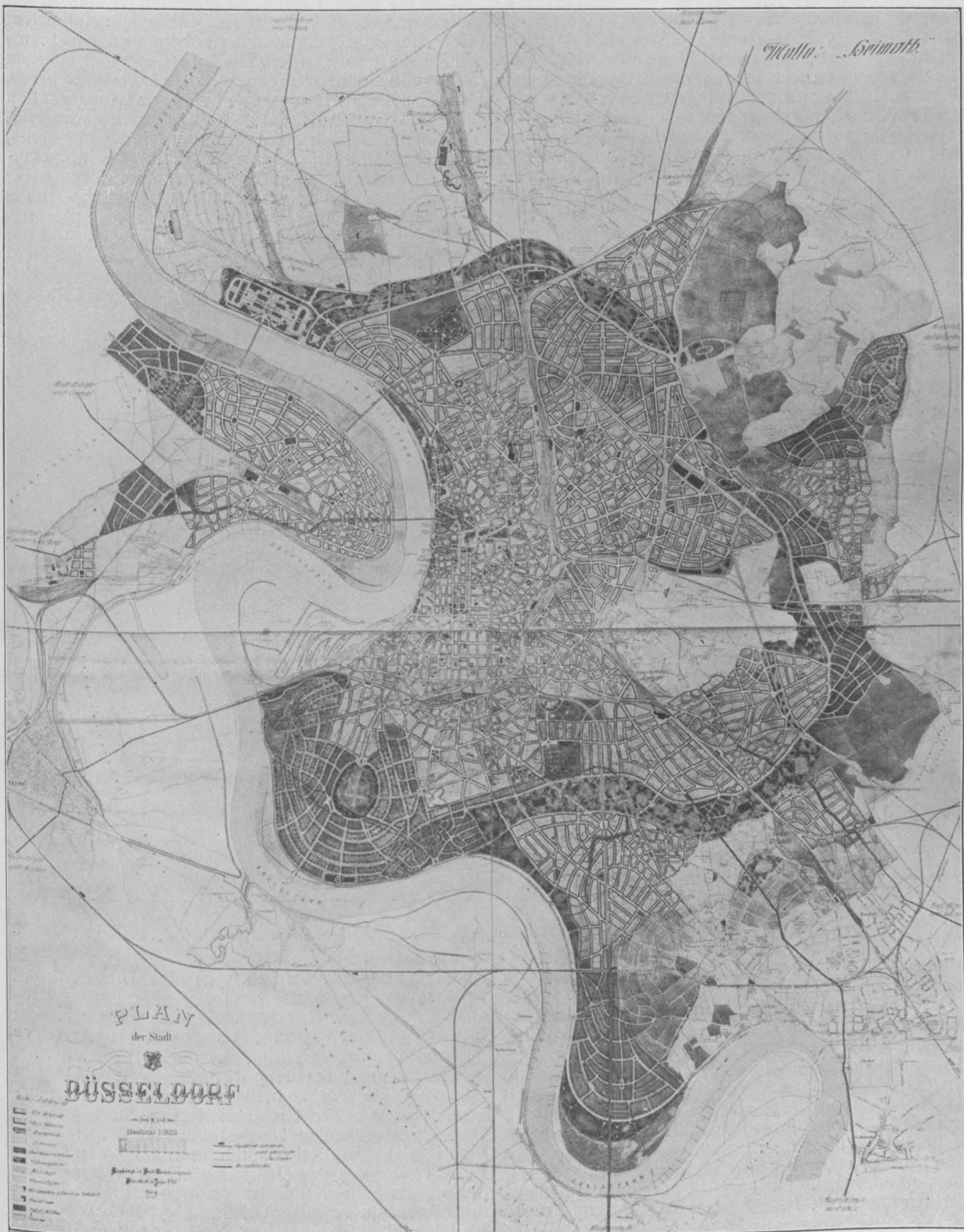
Es sind ferner eine Reihe von Außen-Ansiedelungen vorgesehen, so bei Kalkum am Nord- und Ostrande des Waldes, bei Rath am Rande des Aaper-Waldes, ferner am Ostrande des Aaper- und Stadtwaldes

Schmuckplätze an Verkehrsstraßen gedacht, sondern sollen der ruhigen Umwohnung und auch als Spielplätze dienen. Für größere Parkanlagen sind die Gölzheimer Heide, die Stein'schen Anlagen an der Vogelsanger-Straße, der Königsbusch nebst dem südlichen Gelände von Gerresheim, die Nachbarschaft der Wasserwerke bei der Flehe, ein großer Ausstellungspark am Rhein bei Vollmerswerth (120 ha) und ein Gelände zwischen Niederkassel und Oberlörick

in Aussicht genommen, zusammen 214 ha. Dazu kommen noch 71 ha Parkerweiterungsflächen am Volksgarten und an den Friedhöfen.

Als Wald-, Park- und Wiesenflächen zu erhalten sind der Aaper-Wald, die Fahnenburg, der

lich den Bachläufen (z. B. S. 677 unten) und älteren Deichen. Solche Streifen sind im Norden, Osten und Süden angeordnet, ferner am nördlichen Rheinufer zwischen Uerdinger Straße und Stockumer Hafen, am südlichen von der Eisenbahnbrücke bei Hamm bis zur geplanten



Entwurf „Heimat“ des Architekten B. D. A. Hermann vom Endt in Düsseldorf. V. Preis von 7500 M.

Stadtwald, die Hardtanlage, der Ostpark, der Berg-
harg bei Gerresheim, der Eller-Forst, endlich Wie-
sen- und Waldflächen bei Himmelgeist, dazu ausge-
dehnte Flächen außerhalb des Stadtgebietes.

Die Grünstreifen zur Verbindung der größeren Pflanzungen unter sich folgen hauptsäch-

ten Hafenmündung bei Himmelgeist und am linken Ufer in Verlängerung der bestehenden Promenade bis Oberlörick und über die Stadtgrenze hinaus.

Von den Spiel- und Sportplätzen ist namentlich ein großes Gelände im Norden der Stadt westlich vom Exerzierplatz hervorzuheben, das zum Flug-

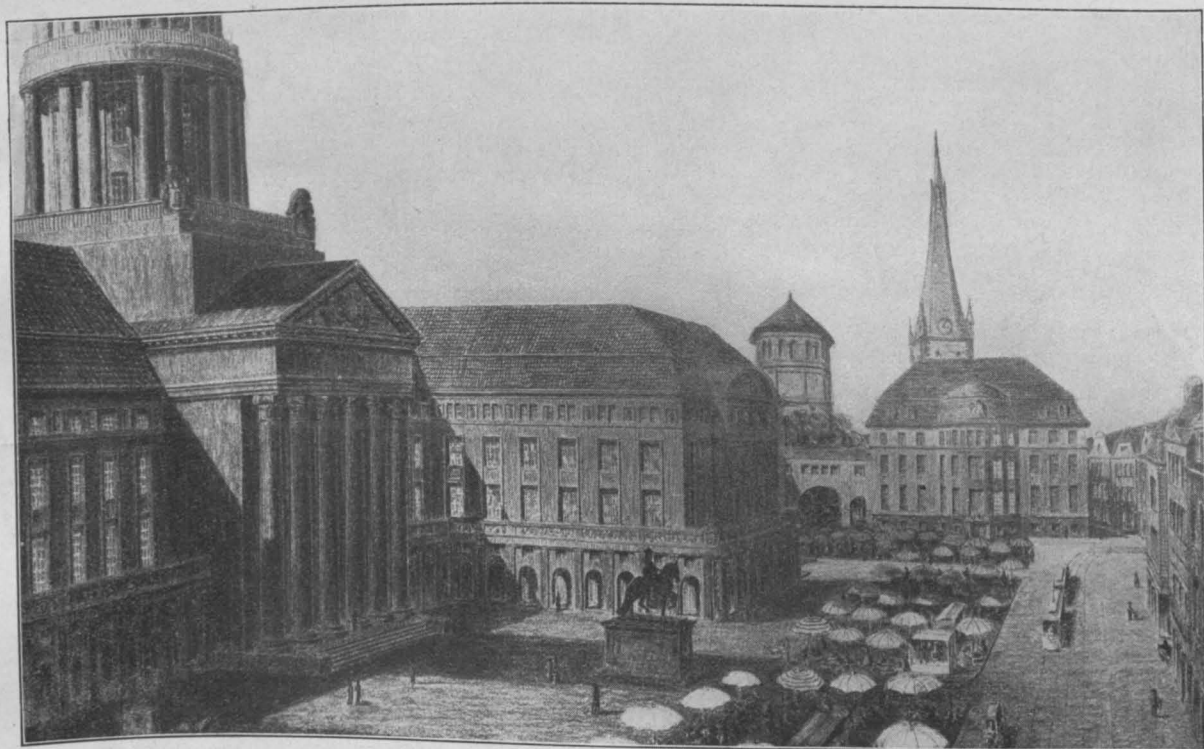
platz bestimmt ist. Insgesamt sind nach dem Entwurf an bestehenden und geplanten Freiflächen des Stadtbezirkes Düsseldorf rd. 1 550 ha vorgesehen, d. h. rd. 14 % des 11 155 ha betragenden Stadtgebietes.

Das Programm verlangt eine Reihe von Straßenverbindungen, z. T. in Verbindung mit Bahnen nach benachbarten Orten, sogen. Ausfallstraßen. Solche sind vorgesehen nach Kaiserswerth, nach Duisburg, die auch die Duisburger Städtebahn aufzunehmen hat, nach dem Kalkum-Lintorfer Walde. Die nach dem Entwurf fortfallende Eisenbahnstrecke Derendorf-Rath soll zur Anlage einer 42—50 m breiten Straße ausgenutzt werden, welche auch eine Ortsschnellbahn aufzunehmen hat und bis Ratingen weitergeführt wird, während eine Zweigstraße nach Essen als Automobilstraße ausgebildet werden soll. Ferner ist vorgesehen eine wichtige Ausfallstraße nach Gerresheim-Elberfeld (sie nimmt die Städtebahn nach Elberfeld auf), nach dem Eller Forst und Hilden (mit Ortsschnellbahn), nach Benrath, nach Neuß für Straßen- und Städtebahn, die sich weiterhin nach Rheydt und M.-Gladbach spalten. Eine Verlängerung der

garten-Straße, der Bismarck-Straße bis zur Stein- und Benrather-Straße, der Graben-Straße zur Hafen-Straße.

Zu den wichtigsten Aufgaben und nicht nur im Verkehrsinteresse zählen die Verfasser ferner die Verbesserung des ältesten Stadtteiles zwischen Mühlen-Straße oder Ratinger-Straße und Kunst-Akademie, wobei jedoch zu vermeiden ist, diese Stadtteile dem großen Verkehr zu erschließen. Außerdem sind Gebäude von künstlerischem und geschichtlichem Wert zu erhalten. Die früher schon erwähnten Schaubilder geben einigen Anhalt über die Vorschläge.

Was die Stellung einer Reihe von erforderlichen öffentlichen Gebäuden im Stadtplan anbetrifft, so sei namentlich auf die Neubauten des Museums, der Detail-Markthalle und des Rathauses hingewiesen, die benutzt sind zur Schaffung einer neuen wirklichen Rheinfront für die Altstadt (vergl. die Abbildung in No. 69 S. 597) in malerischer Gruppierung. Vor denselben soll durch Ueberbauung der tief liegenden Werftgleise eine breite Terrasse angelegt werden. Der alte Marktplatz, an dem die neue Markthalle gebaut werden soll, während die alten Teile des



Rathaus und Marktplatz aus dem Entwurf „Heimat“ des Arch. B. D. A. Herm. v. Endt in Düsseldorf. V. Preis von 7500 M.

Hansastraße soll schließlich eine Automobilstraße nach Crefeld abgeben.

Die vorgenannten Ausfallstraßen, ferner die bestehenden und auszubauenden Landstraßen, ebenso die wichtigsten Verkehrsstraßen sind vorwiegend Radialstraßen. Es soll aber auch der vorhandene Ringstraßenzug zur Verbindung der äußeren Stadtbezirke ausgebaut werden, der jetzt in 5 km Länge links vom nördlichen Rheinufer bis zur Grafenberger-Allee reicht und nun über die neue Golzheimer Rheinbrücke nach Niederkassel und zum Bahnhof Oberkassel, ostwärts von der Grafenberger-Allee bis zum Hafen geführt werden soll, sodaß seine Gesamtlänge dann auf 15,6 km gesteigert würde.

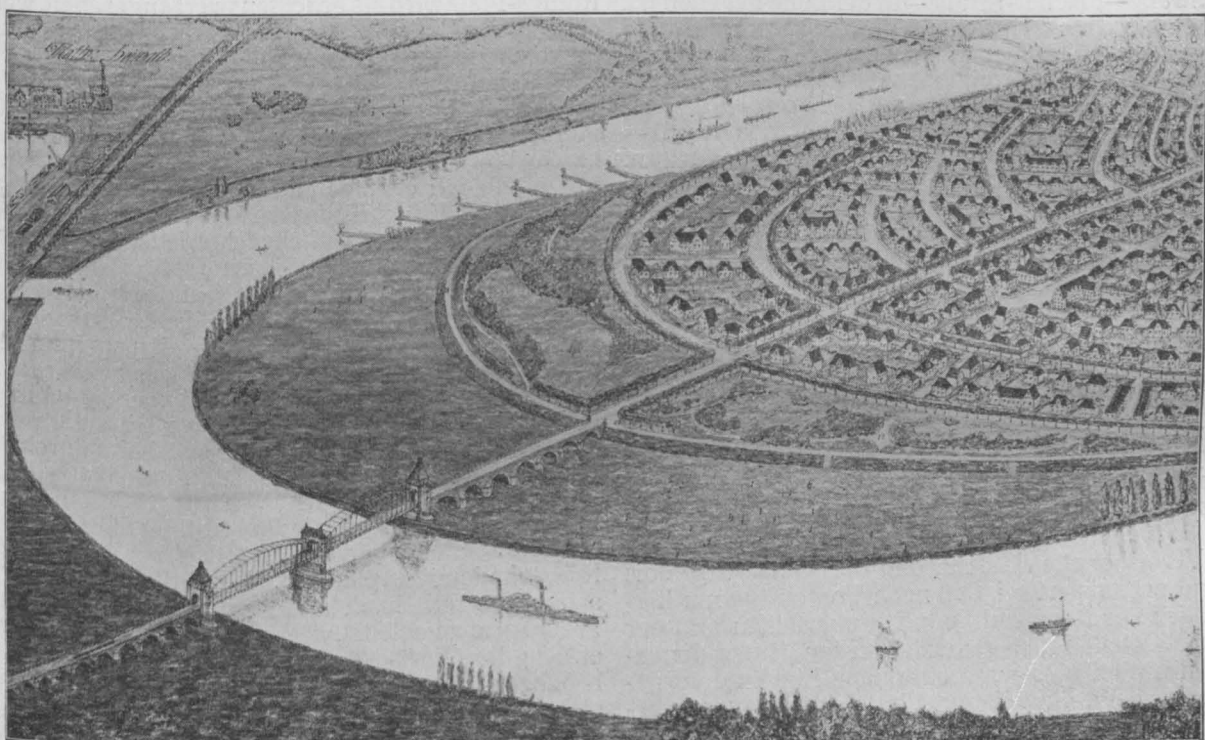
Im Inneren der Altstadt sind eine Reihe von Straßendurchbrüchen vorgesehen, die teils mit den geplanten Außenverkehrsanlagen im engsten Zusammenhang stehen, teils als Bedürfnis des Ortsverkehrs in der Öffentlichkeit schon mehrfach erörtert sind. Zu den ersteren gehören die Durchbrüche und Straßenerweiterungen am Bahnhof Bilk, am Hauptbahnhof und am Cranach-Platz, zu den letzten namentlich die Durchbrüche der Kaiser Wilhelm-Straße zur Hof-

Rathauses erhalten bleiben, ist in seiner Umgestaltung in unserem Kopfbilde gezeigt. Außerdem sind für Großmarkthalle, Schlachthof, Kunstakademie, Kunst-Gewerbeschule, für Konzerthaus und Theater, letztere zu einer Gruppe vereinigt, Bauplätze vorgesehen.

Die Umgestaltung der Verkehrsanlagen ist, soweit die Straßen in Betracht kommen, schon erörtert, bezügl. der Ortsschnell- und Städtebahnen schon gestreift. Die Umgestaltungen der Staatsbahn-Anlagen halten sich in mäßigen Grenzen. Eine Erweiterung des Hauptbahnhofes (ohne Änderung der Höhenlage) ist vorwiegend nach Osten und Süden hin vorgesehen. Im Bahnhof Derendorf ist die gefährliche Kreuzung der Personen- und Gütergleise in Schienenhöhe beseitigt und der Bahnhof erweitert. Auch der Bahnhof Bilk ist erweitert und für starken Güterandrang vom Hafen her ein besonderer Vorbahnhof in westlicher Richtung angelegt. Der Güterbahnhof Lierenfeld ist ergänzt, der Bahnhof Rath hoch gelegt. Die bisherige Personen-Haltestelle Unterrath soll auch einen geräumigen Güterbahnhof erhalten, der gleichzeitig zur Entlastung des Bahnhofes Derendorf zu dienen hat. Der Bahnhof



Ausstellungsgelände und Kunstakademie.



Südspitze von Düsseldorf (Himmelgeist).

Entwurf „Heimat“. Architekt B. D. A. Hermann vom Endt in Düsseldorf. V. Preis von 7500 M.



Innenpromenade am Düsseldorf aus dem Entwurf „Jan Wellem“ (Stübgen, Paffendorf, Strach). IV. Preis von 7500 M.
28. September 1912.

Eller ebenfalls umgebaut und hochgelegt werden. Ferner ist ein neuer Personenbahnhof Kemme an der zu verlegenden Bahnstrecke nach Rath und ein Lokalbahnstation für Hamm östlich der Rheinbrücke vorgesehen.

Verlegt werden soll die Güterzuglinie Eller—Rath, die ein Hauptverkehrshindernis für die bauliche Entwicklung der Stadt und den Stadtverkehr nach Grafenberg-Gerresheim bildet; die Güterzuglinie vom Bahnhof Grafenberg nach Rath fällt ganz fort.

An neuen Staatsbahnlinien ist programmgemäß eine neue Hauptlinie nach Crefeld geplant, die am nördlichen Ende des neuen Bahnhofes Unterrath entspringt, den Rhein bei Kaiserswerth überschreitet und bei Oppum wieder in die bestehende Staatsbahnlinie einmünden soll. Für den Güterverkehr ist eine neue Verbindungsbahn von der Güterbahn Rath—Eller nach Bahnhof Gerresheim geplant, ferner eine solche mit dem Hafen ohne Berührung des Güterbahnhofes Derendorf. Vorgesehen ist ferner eine Kleinbahn vom Bahnhof Unterrath zum Hafen bei Stockum. Daß die wichtigeren Planübergänge durchweg beseitigt sind, sei nur erwähnt.

Zwei Hauptlinien von Städtebahnen durchdringen die Stadt, eine nordsüdliche, die der großen Hauptachse der Stadt folgt, die durch Friedrich-Straße—Breite-Straße—Allee-Straße und durch Kaiser-Straße—Fischer-Straße—In der Lohe gegeben ist, und eine ostwestliche, die den Zug Harold-Straße—Graf Adolf-Straße benutzt. Erstere ist die Linie Duisburg (mit Abzweigung von Essen)—Düsseldorf—Köln mit Abzweig nach Düren—Aachen, letztere die Linie M.-Gladbach bzw. Rheydt—Düsseldorf—Elberfeld—Barmen bzw. Solingen. Im inneren Stadtgebiet sind sie als Untergrundbahnen gedacht.

Für den örtlichen Schnellverkehr sind fünf Linien geplant: Ratingen—Rath—Jägerhof—Königs-Allee—Volmerswerth mit einer in Station Königs-Allee abzweigenden Linie nach Crefeld; eine westöstliche Linie Hamm—Königs-Allee—Wehrhahn—Gerresheim und schließlich eine Linie Kaiserswerth—Stockum—Jägerhof—Wehrhahn—Benrath mit einer Abzweigung südöstlich von Station Wehrhahn nach Eller-Forst und Hilden. Station Jägerhof ist also Kreuzungsstation mit Umsteigegelegenheit, Königs-Allee und Wehrhahn sind Kreuzungs- und Abzweigstationen.

Bezüglich des Straßenbahnnetzes vertreten die Verfasser die Ansicht, daß dieses in Düsseldorf so gut organisiert sei, daß neue Vorschläge nur hinsichtlich der Benutzung von Durchbrüchen und der neuen Ausfallstraßen gemacht werden. Außer den radialen Linien wird auch eine neue Ringlinie vorgesehen, welche die äußeren Viertel miteinander verbindet. Ferner ist eine neue Kleinbahnlinie, abzweigend von der zu erwerbenden Kleinbahn nach Kaiserswerth in Aussicht genommen, welche über die Eisenbahnbrücke daselbst nach Stockum—Uerdingen—Mörs zu führen wäre. Die Gleise der Straßenbahnen sollen nach Möglichkeit eigenes Planum erhalten. Sie werden ganz getrennt gehalten von den Städtebahnen.

Auch ein weiterer Ausbau der Häfen erscheint den Verfassern erforderlich. Es ist eine Erweiterung des bestehenden Hafens auf der Halbinsel gegenüber Heerdt, außerdem aber noch ein nördlicher Hafen bei Stockum, ein südlicher, weniger dringender bei Himmelgeist in Aussicht genommen. Auch die linksrheinischen Kaianlagen sollen erweitert werden. Zur Bedienung der beiden neuen Häfen im Norden und Süden sind Hafenkleinbahnen, von Unterrath bzw. Reisholz ausgehend, geplant.

Um das Bild der neuen Planungen zu vervollständigen, seien schließlich noch die neuen Rheinbrücken erwähnt. Es sind ihrer drei, bei Flehe und bei Hamm für Eisenbahn- und Straßenverkehr, sowie die Golzheimer Brücke, die das Schlußstück des schon erwähnten Ringstraßenzuges bildet.

Das Urteil des Preisgerichtes bezeichnet die

vorgeschlagene Erweiterung des Hauptbahnhofes als durchführbar, den Vorschlag des neuen Bahnhofplatzes an der Ostseite für beachtenswert, zur vorgeschlagenen Durchführung der Wilhelm-Straße aber eine Hebung der Gleise für nötig. Als Verbesserungen werden auch die Verlegung des Personenbahnhofes Derendorf nach der Ostseite, die Neuanlage des Lokalbahnstationes Hamm und die Erweiterung des Güterbahnhofes in Unterrath betrachtet, desgl. werden die vorgeschlagenen Städtebahnen und Radialstraßen als zweckmäßig bezeichnet.

Die geschickte Benutzung vorhandener Grünflächen, kleiner Bachtäler, verlassener Deiche bei Durchführung des in maßvollen Grenzen gehaltenen Grüngürtels wird gelobt, die vorgeschlagene Bebauung mit den vielen kleinen öffentlichen Grünplätzen aber als wenig glücklich bezeichnet. Dagegen wird der liebevoll durchgeführten Unterscheidung in Verkehrs- und Wohnstraßen, welch' letztere an den Grünanlagen entlang geführt werden, der Gruppierung öffentlicher Bauten um neue Spielplätze volles Lob erteilt. Der vorgeschlagene Ausbau der Untergrundbahnen geht nach dem Urteil des Preisgerichtes auf sehr weite Zeit hinaus und es wird den Vorschlägen in baulicher Beziehung nicht immer zugestimmt.

Beifall findet der Vorschlag für die Erhaltung des alten Markt-Platzes und auch der Durchbruch am Königs-Platz wird als beachtenswert angesehen, wenn er auch zur Entlastung der Shadow-Straße nicht als ausreichend angesehen werden könne. —

Der fünfte und letzte der mit einem Preise ausgezeichneten Entwürfe mit dem Kennwort „Heimat“ ist das Werk des Arch. B. D. A. Hermann vom Endt in Düsseldorf; etwaige Mitarbeiter werden nicht genannt. Der Entwurf, dessen Gesamtplan auf S. 675 wiedergegeben wird, ist charakteristisch in der Anordnung eines ringförmigen Grüngürtels, der in etwa 300 bis 500^m Breite das gesamte innere Stadtgebiet umgibt, während radiale Grünstreifen fehlen. Dieser Gürtel beginnt im Süden am Rhein mit den Grünanlagen der städtischen Wasserwerke, zieht sich den städtischen Krankenanstalten entlang bis zur Kölner-Landstraße, von hier an der Düssel bis zum Eller-Forst, dann westlich von Gerresheim durch den Königsbusch zum Ostpark. Die Fortsetzung bildet hier der Grafenberger Wald. Hinter demselben von Rath aus ist er am Nordfriedhof entlang bis zum Rhein an der Schnellenburg geführt, wo der Neubau der Kunstakademie geplant ist. Der Grüngürtel wird in seiner ganzen Ausdehnung von einer 50^m breiten Prachtstraße begleitet, welche in der Straße am Rhein entlang ihre Fortsetzung findet, und so eine ununterbrochene Ringstraße bildet. Grünflächen schieben sich auch zwischen die Wohn- und Industrieviertel, in welche die durch Eingemeindung zu Düsseldorf hinzu gekommenen Gebiete aufgeteilt sind.

Der geschlossenen Bebauung im Stadtgebiet sind im Anschluß an die bereits vorhandene Bebauung ausgedehnte Viertel vorbehalten. Für teilweise offene sowie ganz offene landhausmäßige Bebauung sind große Flächen aufgeteilt, zunächst das Gebiet zwischen Volmerswerther-Straße, Fährstraße und Rhein, dann ferner der südliche Zipfel von Düsseldorf in der Umgebung von Himmelgeist. (Vergl. das Schaubild S. 677). Im Osten sind bei Gerresheim, im Norden bei Rath und im Westen bei Lörick ebenfalls große Gebiete für offene und landhausmäßige Bebauung vorgesehen.

Im Norden der Stadt plant der Entwurf neben dem bereits festgelegten Gelände für die Kunstakademie ein Ausstellungsgelände von etwa 80^{ha} Umfang, das die weiter nordwärts gelegenen Industriegelände vom Rhein trennt. (Schaubild auf S. 677). In dem nördlichen Industriegelände ist eine neue Hafenanlage angeordnet.

Das für den Rathaus-Neubau im alten Stadtviertel in Aussicht genommene Gelände hat der Verfasser in der Weise aufgeteilt, daß der Marktplatz durch

eine erhebliche Verbreiterung der Marktstraße zu einer langgestreckten Platzanlage ausgebildet wird, in dessen Mitte das Jan-Wellem-Denkmal auf seinem jetzigen Platz verbleibt. Der mächtige Turm des Rathauses (vergl. das Schaubild S. 676) ist so gestellt, daß er genau in die Achse der Jägerhof-Allee fällt, wodurch eine Wechselbeziehung zwischen Rathaus und Schloß Jägerhof hervorgerufen wird.

Für Museen, Theater, Konzerthäuser, Badeanstalten und sonstige öffentliche Gebäude sind entsprechende Plätze vorgesehen. Die Markthallenfrage ist in der Weise gelöst, daß in unmittelbarer Verbindung mit der Bahn an verschiedenen Punkten der Stadt Lebensmittel-Niederlagen geschaffen werden. Eine zweite Schlachthof-Anlage hat in Oberkassel in Verbindung mit der Staatsbahn an der Hansa-Allee ihren Platz gefunden.

Von den Straßendurchbrüchen im alten Stadtteil ist derjenige besonders wichtig, der zur Entlastung des Straßenzuges Wehrhahn—Schadowstraße dienen soll. Die Straße beginnt an der Grafenberger Brücke und führt teils durch Straßen, teils durch Baublöcke zum Königsplatz und von hier durch die Josephinen- und die Stein-Straße in die Königs-Allee. Die Verlängerung der Kaiser Wilhelm-Straße ist über die Kreuz- und Bismarck-Straße quer durch einen Häuserblock in die Stein-Straße und von da ebenfalls zur Königs-Allee geführt. (Der Plan in No. 69, S. 594, zeigt die vorgeschlagenen Änderungen in der Altstadt).

Die Vorschläge, die für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen gemacht werden, sind ziemlich weitgehend. Innerster Linie ist eine Trennung des Personen- und Güterverkehrs ins Auge gefaßt. Der jetzt durch die Stadt gehende Güterdurchgangsverkehr soll auf äußere Umgehungslinien verlegt werden. Im Süden zweigt von der Köln—Düsseldorfer Linie zwischen Bahnhof Benrath und Reisholz eine östliche Gürtellinie ab, welche zwischen Gerresheim und Erkrath und von da um den Aaper Wald herum geführt und vor Bahnhof Kalkum wieder in die Linie Düsseldorf—Duisburg eingeführt wird. Von demselben Ausgangspunkt zwischen Benrath und Reisholz zweigt eine Gürtellinie ab, welche bei Himmelgeist den Rhein überschreitet, durch den Bahnhof Neuß geführt ist, südlich von Lanks zum zweiten Male den Rhein kreuzt, um dann, wie die östliche Gürtelbahn, vor Bahnhof Kalkum in die alte Strecke Düsseldorf—Duisburg überzugehen. Durch die Umgehungsbahn würde die jetzige Linie Rath—Eller ganz überflüssig, kann also beseitigt werden.

Für den Personenverkehr werden eine Reihe neuer Linien vorgeschlagen, so eine Verbindung mit Elberfeld unter Umgehung des Hochdahler Berges, im Norden eine neue Linie abzweigend von der Strecke Düsseldorf—Duisburg nach Krefeld und dem Mörser Industriebezirk. Für die Führung der Linie Düsseldorf—Rath sieht der Entwurf anstelle der jetzt im Bau befindlichen Linie eine neue Trasse vor, welche weiter nach Norden verschoben ist. Verlegt ist ferner die Linie, welche vom jetzigen Bahnhof Eller diesen Ort in ungünstiger Weise durchschneidet, weiter südöstlich bis hinter Schloß Eller, was eine Verlegung des jetzigen Bahnhofes bedingt.

Der Hauptbahnhof ist an seiner alten Stelle verblieben, aber, wie auch in anderen Entwürfen beabsichtigt, Verbesserung des Vorort- und Durchgangsverkehrs derart umgestaltet, daß die Wartesäle von den oberen Bahnsteigen entfernt und die Gleise durchgeführt sind. Für den Bilker Bahnhof schlägt der Verfasser eine Trennung im Güter- und Personenverkehr vor unter Verschiebung des Personenbahnhofes mehr nach Hamm zu. Auch für den Personenbahnhof Derendorf ist eine Verlegung vorgesehen. Besonders hervorzuheben ist noch die Anlage von zwei großen Verschiebe-Bahnhöfen, von denen einer im Norden seitlich der Strecke Düsseldorf—Duisburg und der andere beim Bahnhof Reisholz geplant ist.

Bezüglich der Schnellbahnen beschränkt sich der Verfasser auf die bereits geplante Stadtbahn Düsseldorf—Köln, die aber vom Graf Adolf-Platz in etwas anderer Form durch die Stadt und durch Himmelgeist über den Rhein geführt wird, und macht außerdem noch den Vorschlag, eine Stadtbahn Düsseldorf—M.-Gladbach in Verbindung mit der Rheinischen Bahngesellschaft herzustellen.

Das Preisgericht hält die Güterumgehungsbahn namentlich an der Ostseite in der vorgeschlagenen Ausdehnung in absehbarer Zeit nicht für notwendig oder ausführbar. Als zweckmäßig wird der Umgestaltungsvorschlag für den Hauptbahnhof, für den Bilker Bahnhof und die Verlegung des Derendorfer Personenbahnhofes bezeichnet, dagegen für weniger glücklich die Erweiterung des Güterbahnhofes Gerresheim, sowohl in verkehrstechnischer Hinsicht wie auch deswegen, weil sie sich zwischen die Grünflächen bei Gerresheim und Eller einschiebt. Nicht zweckmäßig erscheint auch die Anlage des nördlichen Rangierbahnhofes.

Bei der geplanten Führung der Stadtbahn Düsseldorf—Köln wird getadelt, daß sie auf zu große Länge durch zukünftig bebautes Gelände gehe.

Als günstig wird die Auswahl der zur Bebauung bestimmten Flächen bezeichnet, namentlich für die offene Bauweise in Anlehnung an den Grüngürtel, welcher letzterer jedoch im Süden und Norden in einer Breite angeordnet ist, deren Durchführbarkeit zweifelhaft erscheine. Es wird darauf hingewiesen, daß durch Einschiebung einer Bebauung zwischen Volksgarten und Oberbilker Friedhof eine der wertvollsten radialen Großgrünflächen zerrissen wird.

Die Anordnung des Ausstellungsgeländes im Norden wird gelobt, aber die dortige Rheinbrücke als überflüssig bezeichnet und die Anordnung geschlossener Bauweise gegenüber der Ausstellung am anderen Rheinufer als nicht glücklich angesehen.

Als zweckmäßig gebilligt wird die geplante Entlastungsstraße für Schadow-Straße und Wehrhahn. Im Zuge des bis an den Rhein geführten Durchbruches der Kaiser Wilhelm-Straße wird eine Rheinbrücke vermißt, der Durchbruch im Zuge der Goltstein-Straße als für den Verkehr bedeutungslos bezeichnet. Bezüglich der baukünstlerischen Ausgestaltung im Einzelnen wird nur auf die vorgeschlagene Gruppierung der Rathausbauten hingewiesen, die den alten Marktplatz wenigstens teilweise schont und mit dem Burgplatz zusammen eine gute Raumwirkung verspreche.

Die neu erbaute Schwimm- und Badehalle in Aachen.

Architekt: Stadtbaurat, kgl. Baurat Laurent in Aachen. (Schluß.)



on der Ausmalung und von der Herstellung eines Anstriches ist in den Hallen nach Möglichkeit Abstand genommen worden. Der Putz, zum Teil geraut, zeigt seine natürliche grauweiße Farbe, die nur durch die Farbe der Fußböden und der Vorhänge, welche die Zellen abschließen, sowie durch einen hohen dunklen Marmorsockel und durch einen in Glasmosaik hergestellten, unterhalb der Fenster sich hinziehen-

den Fries unterbrochen wird. Es ist versucht worden, möglichst durch die natürliche Farbe der Materialien zu wirken.

Auch ein mäßiger bildnerischer Schmuck zielt die Hallen. In beiden betont ein Brunnen die Stelle, an der das Umwälzwasser und das über Tag zugeführte frische Wasser austreten. Für die Frauenhalle bot sich die günstige Gelegenheit, einen von der Königlichen Porzellanmanufaktur in Berlin hergestellten und von Professor Klimsch entworfenen Brunnen zu erwerben. Er stellt drei weibliche Figuren dar, die nach einem erfrischenden Bade in

trauter Unterhaltung im Schilf ausruhen. (Bildbeilage zu No. 77.) Er bildet in seiner Seladonfarbe im Verein mit dem blaugrünen Ton des klaren Wassers und in seiner dezenten Darstellung einen hervorragenden Schmuck und steht so glücklich im Räume, als wenn er für den Ort selbst geschaffen wäre.

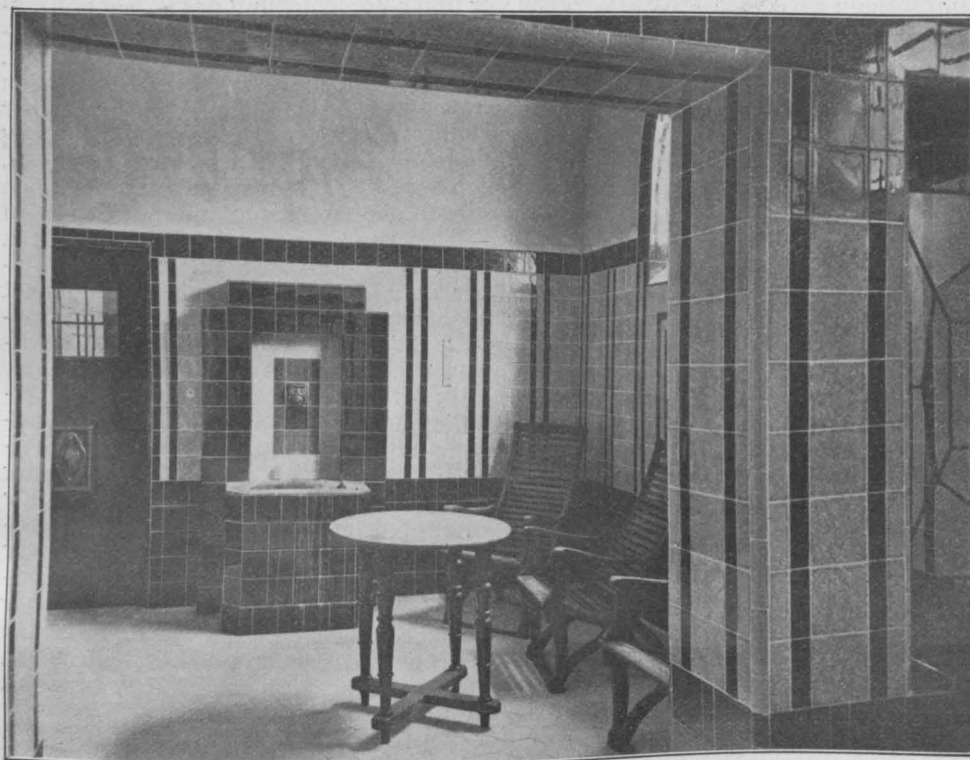
Mitte schießt ein flacher Wasserstrahl heraus, 28 kleinere Wasserstrahlen beleben außerdem die Brüstung.

Die Wannenbäder sind in drei durch Wartezimmer verbundenen Hallen untergebracht. Die beiden äußeren Hallen mit je 7 Bädern sollen dauernd nur für Männer oder Frauen benutzt werden, während

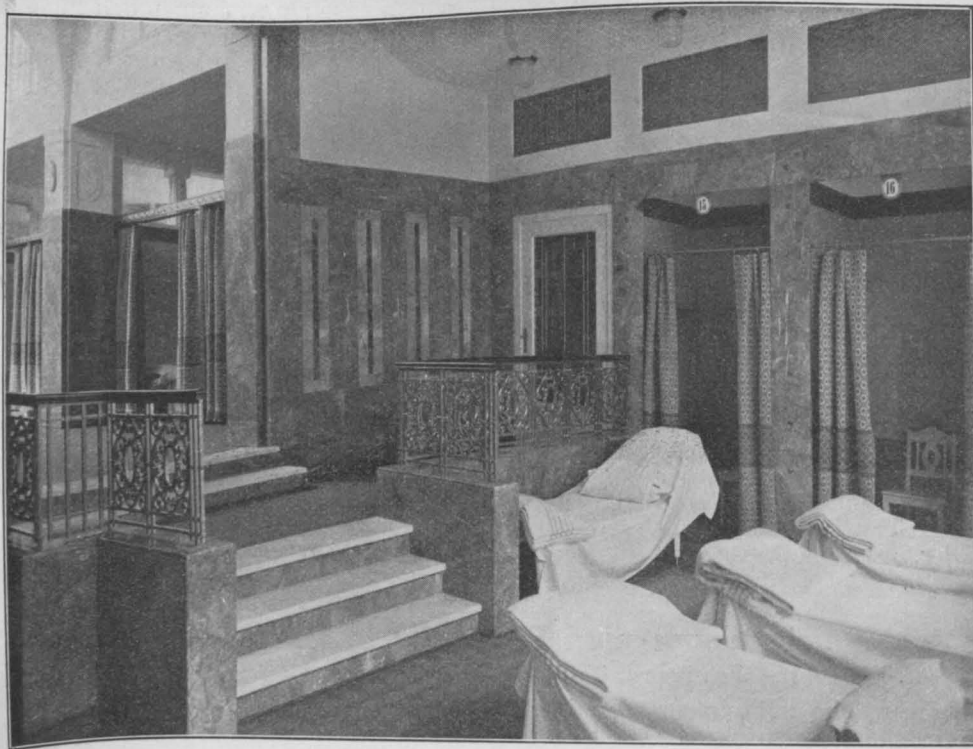
die mittlere Halle mit sechs Bädern, welche die Wannenbäder I. Klasse enthält, von beiden Geschlechtern benutzt werden kann. Jeder Baderaum ist mit Wänden, die bis zur Decke reichen, umschlossen und mit je einem Fenster erhellt. Die Badewannen sind nicht gemauert und mit Kacheln bekleidet; es sind weiß glasierte Feuertonnwannen. Die verhältnismäßig geringe Anzahl von Badewannen genügt mit Rücksicht auf die 221 in der Stadt vorhandenen Thermalbäder und die drei bestehenden Volks-Badeanstalten, von welchen eine die frühere Schwimmanstalt am Kaiser-Platz ist.

Außer diesen Badeformen enthält die Anstalt auch noch die vielfach begehrte römisch-irische Abteilung, die bisher in Aachen fehlte und für die eine ähnliche vor einigen Jahren erbaute, jedoch nicht so vollkommen ausgestattete Anlage im Elisabeth-Krankenhaus schon wegen ihrer Lage und ihrer Verbindung mit dem Krankenhaus keinen Ersatz bieten konnte. Sie ist im ersten Obergeschoß untergebracht und umfaßt einen Ruherraum mit 14 an einem Mittelgang liegenden Einzelzellen und 7 Auskleidezellen, die zu den freistehenden Liegebetten gehören, ein Warm- und ein Heißluftbad, ein Dampfbad mit Etagenbank, zwei Knet- und Abseif-Räume, einen Duscheraum mit einem größeren warmen Dauerbad und einem kleineren kalten Durchgangsbad und endlich einen Ab-

trockenraum. Alle Räume sind ihrem Zweck gemäß mit einem gewissen Komfort versehen, die Ruherräume sind saalmäßig ausgestattet und die Baderäume mit Steinfliesen in mehrfarbiger Kunstglasur geschmückt. Von den Schwitzbädern zu den Schwimmhallen angelegte Gänge ermöglichen, die Schwitzkur mit einem Schwimmbad zu beschließen.



Warm- und Heißluftbad.

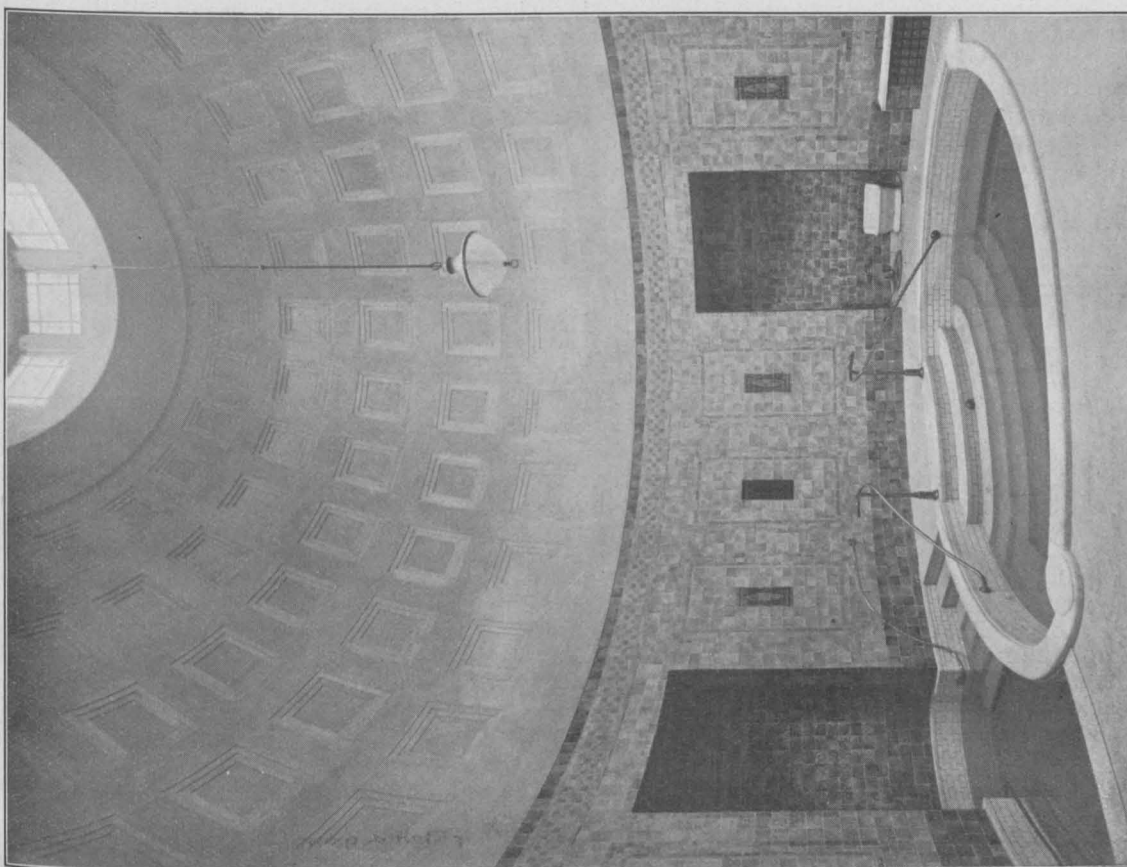


Reserveraum des römisch-irischen Bades mit freistehenden Ruhebetten.

Dem gleichen Zweck dient in der Männerhalle ein hier von Bildhauer Burger in Hastein ausgeführter Neptun-Brunnen. Ihn krönt eine fast in doppelter Lebensgröße ausgeführte sitzende Neptunfigur. Sie ruht auf einem schweren Sockel, an den sich beiderseits eine Brüstung anschließt, die von Putten in halb Mensch- halb Fischgestalt getragen wird. Aus der

Von der Anlage weiterer Heilbäder wurde mit Rücksicht auf die vorhandenen Thermalbäder Abstand genommen.

und von deren größerer oder geringerer Vollkommenheit die Sparsamkeit des Betriebes wesentlich abhängt. Drei Dampfkessel mit je 75 qm feuerberührter



Duscheraum.
Architekt: Stadtbaurat, kgl. Baurat Laurent in Aachen.



Aesculap-Brunnen in der Eingangshalle.

Die neu erbaute Schwimm- und Badehalle in Aachen.

Der Vollständigkeit wegen bedarf es noch einiger Worte über die Warmwasserbereitung und über die Heizung und Lüftung, auf welche Anlagen in einer solchen Anstalt der größte Wert zu legen ist

Fläche liefern den Dampf zur Bereitung des warmen Wassers und zu der Heizung der Räume. Von diesen reichen zwei zur Zeit des höchsten Betriebes aus; der dritte dient lediglich zur Reserve. Zur vollständigen

digen Ausnutzung der Heizgase ist eine Economiser-Anlage eingebaut. Die Erwärmung des Wassers geschieht durch zwei Boiler, die im Apparateraum aufgestellt gefunden haben. Von hier aus findet die gesamte Verteilung des Dampfes, des warmen wie des kalten Wassers statt und von hier aus werden auch die Heizung und Lüftung eingestellt. Die Heizung erfolgt teils durch lokale Heizung mit hochgespanntem und mit Niederdruckdampf, teils durch vorgewärmte frische Luft, die durch einen Ventilator den Räumen zugeführt wird. Zur Lüftung sind allenthalben Abzugs-

schlote vorgesehen. Eine große Waschküche mit maschinellern Betrieb und daneben das Hundebad beschließen die baulichen Einrichtungen.

Bei der Einzelbearbeitung der Pläne haben Bauinspektor Kirchbauer in Bezug auf die künstlerische Ausgestaltung und Bauinspektor Stanislaus bei den maschinellen und elektrischen Einrichtungen mitgewirkt. Die örtliche Bauleitung lag in den Händen des Architekten Thempel.

Die Baukosten einschließlich Mobiliar und Wäsche betragen 850 000 M. —

Die XX. Wanderversammlung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ in München 1912.



Im Wechsel zwischen dem Norden und dem Süden des Reiches für die in zweijährigen Zwischenräumen stattfindenden Wander-Versammlungen des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ hatte sich für das Jahr 1912 die Fachgenossenschaft Münchens bereit

erklärt, die Mitglieder des Verbandes bei sich zu empfangen und sie hat diesen Empfang zu einer ungewöhnlich warmen Kundgebung für die Vertreter der deutschen Bautechnik zu gestalten gewußt. Die Wanderversammlung wurde eingeleitet durch einen Begrüßungsabend der Verbandsmitglieder im Festsaal des königlichen Hofbräuhauses. Der weite, schöne Saal, dessen schon etwas stark vorgeschrittene Patina durch festliches Tannen- und Birkengrün eine Aufhellung erfahren hatte und in welchen die in Landestrachten gekleidete weibliche Bedienung lichte Farben brachte, nahm etwa 7—800 Teilnehmer auf, über die bald jene Lokalstimmung kam, die in München seit seiner Wandlung von der ursprünglichen seßhaften Künstlerstadt mit ihrem gemütvollen Kleinleben zur internationalen Fremdenstadt mehr und mehr verloren gegangen ist und heute schon aufmerksam gesucht sein will, da sie sich an entlegene Stellen, die der Fremdenstrom nicht berührt, zurück gezogen hat. Die Literatur enthält in zunehmendem Maße Aufsätze, die das „vergoldete München“ zum Gegenstand haben und damit andeuten wollen, daß durch den Einfluß des internationalen Verkehrs die bayerische Hauptstadt beginnt Formen anzunehmen, die seiner ursprünglichen Art entgegen gesetzt sind und dem Charakter seiner Bevölkerung widersprechen. Den früher allgemein gewesenen Charakter und die Eigenart Münchens im Verkehr von Mensch zu Mensch wieder auf einen Abend der Vergessenheit entrissen zu haben, ist das Verdienst des Architekten Professor Franz Rank, der den Begrüßungsabend im Hofbräuhaus geleitet hatte. Von den Ansprachen seien die des Hrn. Min.-Rat Freiherrn von Schacky hervorgehoben, welcher die Mitglieder der Wanderversammlung namens des „Bayerischen Architekten- und Ingenieur-Vereins“ in kurzen, aber beredten, treffenden Worten begrüßte, sowie die des Leiters der baulichen Arbeiten der Stadt München, Ob.-Brt. Schwiening, welcher den Teilnehmern der Wanderversammlung den Gruß der Stadt München entbot. Anregende Darbietungen hielten die Festteilnehmer bis lange nach Mitternacht zusammen.

Am nächsten Morgen nahm die 20. Wanderversammlung des Verbandes im Festsaal des alten Rathauses ihren Anfang. Diesen, von Stadtbaumeister Jörg Ganghofer um 1470 erbauten Saal bei den Umwandlungen am Marien-Platz erhalten zu haben, darf sich die Stadt München zu besonderem Verdienst anrechnen. Er bildete eine kostbare Hülle für die erlebte Versammlung, die ihn am 14. September füllte.

Der Vorsitzende des Verbandes, Geh. Oberbaurat Saran-Berlin, eröffnete die Versammlung mit Begrüßungsworten an die Teilnehmer und die zahlreichen Ehrengäste, unter denen sich Vertreter der

Staatsregierung, der Stadtgemeinde, des „Vereins Deutscher Ingenieure“ und seines bayerischen Bezirksvereins, des „Polytechnischen Vereins“, des „Vereins Deutscher Eisenhüttenleute“ und des „Verbandes schweizerischer Architekten- und Ingenieur-Vereine“ befanden. Der „Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein“ hatte ein Begrüßungs-Telegramm geschickt. Die Minister des Inneren Freiherr v. Soden und des Verkehrs v. Seidlein hatten sich wegen Unpäßlichkeit oder dringlicher Dienstgeschäfte entschuldigen lassen.

Ministerialdirektor von Reverdy hieß die Versammlung namens der Staatsregierung willkommen und gedachte u. a. des wichtigen Werkes des Ausbaues der bayerischen Wasserkräfte, das den bayerischen Ingenieuren bedeutsame Aufgaben stelle, und des der Vollendung entgegen gehenden Neubaus des „Deutschen Museums“, der einen Ehrentempel für die Natur-Wissenschaften und die Technik bilde und zu dem ein bayerischer Ingenieur die Anregung gegeben.

Bürgermeister Dr. von Brunner, der die Tagung namens der Stadtgemeinde begrüßte, erinnerte daran, daß er bereits 1876 als junger Rechtsrat an der damaligen Wanderversammlung teilgenommen habe und verwies auf die Entwicklung, die München seitdem angenommen hat, eine Entwicklung, die wie jene der anderen großen deutschen Städte erst durch die Zugehörigkeit zu dem Deutschen Reiche möglich geworden sei.

Geheimrat Prof. Dr. Günther brachte in einer dialektisch meisterhaften, viel beachteten Ansprache im Namen der Technischen Hochschule München den Willkommgruß dar, wobei er besonders auf die innigen Beziehungen zwischen den Technischen Hochschulen und den Architekten- und Ingenieur-Vereinen hinwies und die Sympathien betonte, die diese Hochschulen auch den Bestrebungen entgegenbringen, unserer Technik im Leben der staatlichen Berufe jene Stellung zu verschaffen, auf die sie vollen Anspruch erheben kann. Für den „Polytechnischen Verein“ sprach Kommerzienrat Dr. Jodlbauer, für den „Verein Deutscher Ingenieure“ Reg.-Baumeister a. D. Direktor Linde-Berlin, für den Bezirksverein Bayern des „Vereins Deutscher Ingenieure“ Dr. Knoblauch, für den „Deutschen Eisenhüttenverein“ Kommerzienrat Ugé und für den „Schweizerischen Architekten- und Ingenieur-Verein“ Ing. Pileghard. Letzterer führte u. a. aus, daß der schweizerischen Technik, deren Vertreter früher meist nach Italien und Frankreich zur weiteren Ausbildung gingen, nun aus Deutschland die besten Anregungen gegeben werden. Der Geschäftsführer, Reg.-Bmstr. a. D. Fr. Franzius-Berlin, erstattete darauf einen Bericht über die Verbandstätigkeit in den letzten beiden Jahren.

Ueber die Tätigkeit des vor zwei Jahren in Danzig eingesetzten sogenannten „Danziger Ausschusses“ berichtete Stadtbaurat a. D. Köhn-Berlin. Dieser Ausschuß hatte sich mit der Frage zu beschäftigen: „Wie muß die Stellung des Architekten in öffentlichen staatlichen und städtischen Verwaltungen gestaltet werden?“ Der Ausschuß hat diese Frage dahin beantwortet, daß die Architekten und Ingenieure nicht nur in der Spezialtechnik, sondern auch in der Verwaltungsarbeit ausgebildet werden müssen. Für

die Befähigung und Zulassung der Architekten und Ingenieure zur Verwaltungsarbeit sind aber von ausschlaggebender Bedeutung neben den persönlichen Eigenschaften eine gute theoretische Vorbildung und auch eine praktische Einführung in die zu bewältigenden Verwaltungsaufgaben. Die Zahl der zur Verwaltungsarbeit tauglichen Architekten und Ingenieure wird um so größer und ihre Leistungen in den Verwaltungen werden um so tüchtiger sein, je mehr durch Vorbildung und Einführung zur Entwicklung etwa vorhandener Führeigenschaften bei allen jungen Architekten und Ingenieuren getan wird. Die theoretische Vorbildung ist Sache der technischen Hochschulen. Die Führeigenschaften, welche die Industrie auf den zahlreichen von ihr zu vergebenen Posten als Führer verlangt, sind sehr verschiedenen Grades. Wenn bis jetzt die Auslese der Führer stark vom Zufall beeinflusst war und wenn die zufällig gebotene Gelegenheit, sich zu bewähren, den einen rasch empor trug, während manchem anderen gleich Tüchtigen eine solche Gelegenheit überhaupt nicht geboten wurde, so ist ganz zweifellos, daß diese Umstände zu einer Verarmung führen mußten. Eine systematische Einführung oder Ausbildung der jungen Architekten und Ingenieure in die Verwaltungsaufgaben wird stets mit Opfern für den ausbildenden Betrieb verknüpft sein. Wenn aber grundsätzliche Bereitwilligkeit besteht, solche Opfer zu bringen, sei es infolge Anerkennung der ethischen Pflichten, die ein Großbetrieb dem Fach und der Allgemeinheit gegenüber hat, sei es aus der wirtschaftlichen Ueberlegung heraus, daß die Opfer sich durch die späteren Mehrleistungen der Ausgebildeten bezahlt machen, so wird die Ausbildung möglich sein.

Den mit großem Beifall aufgenommenen Ausführungen folgte der mit nicht minder großem Beifall begrüßte Vortrag des Hrn. Geh. Ob.-Brt. Schmick-München über die „Ausnutzung der bayerischen Wasserkräfte und den Bau des Leitzachkraftwerkes“, ein Thema von höchster Aktualität. Den Ausführungen des Redners entnehmen wir auszugsweise das Folgende: Wie anderwärts, so hatten sich auch in Bayern an die zunehmende Bewegung zur Ausnutzung der natürlichen Wasserkräfte die überschwänglichsten Hoffnungen geknüpft. Es spricht daher für den gesunden geschäftlichen Sinn des Vortragenden, daß er in den einleitenden Worten seiner Ausführungen zwar Bayern als ein reiches Land hinsichtlich des Besitzes natürlicher Wasserkräfte bezeichnete, jedoch gleichzeitig vor der Ueberschwänglichkeit in den Erwartungen warnte, die an diesen Besitz hinsichtlich seiner Ausnutzung zur Gewinnung elektrischer Kraft geknüpft werden. Es handle sich nicht allein um die Anlage solcher Werke, sondern man müsse bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit zugleich auch die Möglichkeit der Verwendung der Kraft in Rechnung ziehen.

Die Landwirtschaft kann allein die Kräfte nicht aufnehmen. Auch die Ueberland-Zentralen sind nur an wenigen besonders eng bebauten Landesteilen hierzu imstande. An einer bestimmten Stelle aber Industrien aus dem Boden zu stampfen, ist sehr schwer. Es sind hierbei insbesondere die Arbeiterfragen, die Leichtigkeit der Beschaffung von Rohstoffen, vor allem aber die Beförderungskosten eingehend zu prüfen, sollen nicht Mißerfolge erzielt werden. Auch der Wettbewerb der Dampfturbinen und der Dieselmotoren kann unter Umständen trotz ihrer größeren Betriebskosten und trotz ihrer Abhängigkeit vom schwankenden Preis des Heizstoffes gegen die Wasserkraft ausfallen. Bei diesen Maschinen besteht der große Vorzug, daß sie nur so groß aufgestellt zu werden brauchen, als der vorhandene Bedarf es fordert und daß sie mit der weiteren Entwicklung der Anlagen leicht vergrößert werden können. Das ist bei den Wasserkraften nicht der Fall. Sie müssen von Anfang an möglichst vollständig ausgebaut werden, soll nicht eine unwirtschaftliche Verschwendung die Folge sein. Ebenso unberechtigt

wie die Ueberschätzung des Wertes der Wasserkräfte sei andererseits auch die jetzt eingetretene Unterschätzung. Redner macht dann die nachstehenden Angaben über den Umfang der vorhandenen Kräfte:

Nach den Untersuchungen des Vorstandes des hydrotechnischen Büros, Ministerial-Rates Hensel, kann für ganz Bayern eine Wasserkraftmenge von rund 5 Millionen PS. in der Sekunde angenommen werden. Diese Kräfte können aber nur zum kleinen Teil tatsächlich ausgenutzt werden. Die Gründe hierfür sind, daß einerseits die Quellbäche meist noch nicht das für eine Wasserkraftanlage selbst kleineren Umfanges notwendige Wasser besitzen, und daß andererseits die Flüsse in ihrem unteren Teil nicht mehr das ausreichende Gefälle haben. Auch Rücksichten auf die Schifffahrt können unter Umständen den Ausbau einer Wasserkraftanlage verhindern. Nach den genannten Untersuchungen können von den vorhandenen natürlichen Kräften des Isargebietes etwa 20% tatsächlich ausgenutzt werden. Ueberträgt man die für die Isar bestimmten Zahlen auf ganz Bayern, so würde von den vorhandenen 5 Millionen PS. etwa 1 Million PS. für Kraftgewinnung zur Verfügung stehen. Die an Staatsflüssen vorhandenen ausnutzbaren Wasserkräfte sind zu etwa 420 000 PS. ermittelt, wovon 100 000 PS., also etwa der vierte Teil, bereits ausgebaut sind. Die bayerische Verkehrsverwaltung hat von den im staatlichen Besitz befindlichen Wasserkraften zum elektrischen Betrieb der Staatsbahnen verschiedene Kraftstufen für sich zurück behalten. Die Gesamtleistung aller dieser Kräfte stellt sich im Jahresdurchschnitt auf rund 100 000 PS. Hierunter fallen besonders ins Gewicht eine Kraft am Lech zwischen Füssen und Lechbruck mit 15 000 PS., die Innkraft von Wasserburg bis Mühldorf mit 37 000 PS., eine Kraft an der Isar mit 8 500 PS., das im Bau begriffene Saalachwerk bei Reichenhall mit 3 200 PS. und vor allem das Walchensee-Kraftwerk mit vorläufig 25 000 PS. Die vom Staate zurückbehaltenen Kräfte werden nach ihrem Ausbau von Anfang an nicht vollständig für die Zwecke der Verkehrsverwaltung gebraucht. Es ist daher beabsichtigt, aus dem Ueberschuß Kraft an Ueberlandzentralen und an Privatbetriebe abzugeben.

Ist es möglich, das zeitweise für den Betrieb einer Kraftanlage nicht erforderliche Wasser aufzuspeichern für Zeiten größeren Bedarfs, dann steigt der Wert einer Wasserkraft nicht nur in sich, sondern auch im Vergleich mit anderen Maschinen sehr erheblich. Die bayerischen Seen haben daher als natürliche Wasserspeicher für den Ausbau der Wasserkräfte einen außerordentlichen Wert, vorausgesetzt, daß nicht eine starke Besiedelung der Ufer das Ausnutzen erschwert. Hier ist es wieder der Walchensee, auf den Redner 1904 zuerst hinwies, der die günstigsten Bedingungen als Wasserspeicher bietet. Die natürlichen Becken lassen sich vielfach durch künstliche Stauweiher ersetzen. Auch in Bayern ist eine große Anzahl Entwürfe hierfür aufgetaucht, die wohl nur zum Teil verwirklicht werden können. Das Kalkgebirge des Alpenvorlandes dürfte sich wegen seiner vielen Klüfte und seiner geringen Festigkeit zur Anlage von Stauweihern nur ganz ausnahmsweise eignen. Im bayerischen und Böhmerwald dagegen sind sowohl an der Ilz bei Fürsteneck als besonders am Regen bei Teisnach und an der Naab bei Windisch-Eschenbach im Granitgebirge hervorragende Sperrstellen zum Ausbau vorhanden. Ihr Beckeninhalte beträgt etwa 170 Mill. cbm. Der Jahresabfluß aus ihnen betrüge etwa 1 000 Mill. cbm. Auch im Fichtelgebirge, im Frankenwald und im Gebiet der fränkischen Saale sind kleinere Stauweiher in Aussicht genommen.

Um den Ausbau der Wasserkräfte weiter zu fördern und dadurch die seither ungehobenen Schätze möglichst bald für die Allgemeinheit nutzbar zu machen, erscheint es zweckmäßig, daß von der Regierung alle Untersuchungen unterstützt werden, die von privater Seite zum technischen Durcharbeiten und zum wirtschaftlichen Untersuchen vorhande-

ner Rohwasserkräfte unternommen werden. Wie es scheint, beabsichtigt die Regierung, das Ausbreiten der Elektrizität in Bayern dadurch zu fördern, daß sie unabhängig von den Wasserkraften von Großfirmen Entwürfe für das Versorgen des Landes mit elektrischer Kraft aufstellen läßt. Bis auf weiteres sollen diese Versorgungsnetze von Wärmekraftwerken gespeist werden. Erst wenn allmählich ein größerer Bedarf eingetreten ist, soll eine Wasserkraft ausgebaut werden und dann die seitherige Wärmekraftmaschine als Reserve dienen. Mit diesem Vorgang dürften die Maschinen-Industrie und die Großfirmen einverstanden sein. Ob der Weg aber geeignet ist, den so dringend notwendigen baldigen Ausbau von Wasserkraften zu fördern, darüber kann man wohl verschiedener Meinung sein.

Anknüpfend an diese Ausführungen schilderte der Redner an der Hand von zahlreichen Lichtbildern den Ausbau der Leitzachwerke.

Die Leitzach ist ein Nebenbach der Mangfall, die bei Gmünd aus dem Tegernsee ausfließend, bei Rosenheim in den Inn mündet. Im Unterlauf bietet sich günstige Gelegenheit zur Anlage eines Kraftwerkes, da sich der nahe gelegene, etwa 125 m über dem Bett der Mangfall liegende Seehamer-See als Ausgleich-Becken vorzüglich eignet. Das Wasser der Leitzach wird am vorhandenen Mühlen-Stauwehr abgeleitet und durch einen etwa 6,5 km langen Stollen dem See zugeführt, der einen Stauraum von etwa 6 Mill. cbm bietet. Der Spiegel des Sees soll einerseits bis zu etwa 4 m gegenüber dem jetzigen mittleren Wasserstand angestaut, andererseits bis zu demselben Maß zeitweilig unter diesen Wasserstand gesenkt werden. Durch einen kurzen Stollen wird das Leitzachtal wieder gewonnen, aber mit Syphon überschritten und dann durch

einen dritten Stollen das Mangfalltal erreicht, an dessen Hang das Wasserschloß des Kraftwerkes angeordnet ist. Von dort wird das Wasser mit Druckrohren dem im Tal angeordneten Turbinenhaus zugeführt. In diesem sollen vorläufig 4 Turbinen von je 3000 Kilowatt Leistung aufgestellt werden; es ist aber noch Platz für 2 weitere Turbinen vorhanden, sodaß nach vollem Ausbau im ganzen 18000 Kilowatt oder 24500 PS. erzeugt werden können. Nach einem zwischen den Leitzachwerken und der Stadt München abgeschlossenen Vertrag ist diese berechtigt, aus dem fertigen Werk während 10 Stunden 6000 Kilowatt zu beziehen. Noch während des Baues äußerte die Stadt den Wunsch, die ihr zur Verfügung stehende Gesamtkraft während 6 Stunden erhalten zu können. Die Möglichkeit ist gegeben, da aus dem Ausgleichbecken des Sees die zum Erzeugen der Gesamtkraft notwendige Wassermenge nur in kürzerer Zeit abgegeben werden muß. Es müssen aber dafür die Stollen und Rohrleitungen entsprechend größer bemessen werden. Das Wasserkraftwerk stellt sich somit immer mehr als ein reines Spitzenwerk dar, das in der Hauptsache berufen ist, zu Zeiten einer erheblich gesteigerten Abnahme elektrischer Kraft diesen Bedarf zu decken.

Die Arbeiten zu den Leitzachwerken begannen im wesentlichen am 1. Dezember 1911. Falls der Winter eine nicht zu lange andauernde Kälte bringt und falls kein zu großer Schneefall eintritt, ist mit der Eröffnung des Werkes bis zum 1. Mai 1913 zu rechnen. Die Bauzeit würde dann etwa 17 Monate betragen haben. Das Werk wird mit seinen 22000 PS. bis auf weiteres das größte in Bayern und auch in Deutschland sein. Es dürfte mit seinen vielen technischen Schwierigkeiten wohl auch in Zukunft noch das Interesse der Sachverständigen erwecken. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Die Arbeiten der Emschergenossenschaft. Die Aufgabe der i. J. 1904 durch besonderes Gesetz gebildeten Emschergenossenschaft mit dem Sitz in Essen ist „die Regelung der Vorflut und Abwasserreinigung im Emschergebiet“, das mit 824 qkm Fläche den wichtigsten Teil des rheinisch-westfälischen Kohlengebietes darstellt und dessen hygienische Zustände einer durchgreifenden Verbesserung nach einheitlichen Gesichtspunkten bedurften, da sie infolge schlechter Vorflut, der durch den Bergbau veranlaßten Senkungen, dichter Bevölkerung und reichlicher gewerblicher Abwässer unhaltbar geworden waren.

Die Bildung der Genossenschaft und ihre Aufgaben sind im Jahrg. 1904 der „Deutschen Bauzeitung“ unter Beigabe eines Uebersichtsplanes durch den damaligen Baudirektor der Genossenschaft, Brt. Middeldorf, eingehend besprochen worden und ebenso Jahrg. 1904 unter Beigabe zahlreicher Abbildungen von demselben, inzwischen verstorbenen, Verfasser*) die Arbeiten der Genossenschaft bis zu jenem Zeitpunkt. Jetzt liegt eine reich illustrierte Broschüre der Genossenschaft vor, die nach einer kurzen Uebersicht über Aufgabe und Ziele besonders auf die Kläranlagen der Abwässer eingeht, die hier den Zweck haben, den fäulnisfähigen Schlamm aus dem Abwasser herauszufangen und von dem Wasserlauf abzuhalten. Es handelt sich also nur um mechanische Kläranlagen (ausnahmsweise sind in Holzwickede noch biologische Körper hinzugefügt), die durchweg in der Form von Emscher-Brunnen hergestellt worden sind, wobei das gewerbliche mit dem häuslichen Abwasser gemischt behandelt wird. (Vergl. 1904, S. 537.)

Die Aufgaben der Genossenschaft, die anfangs den Bau der Kläranlagen und den Ausbau der Nebenbäche im wesentlichen den Gemeinden überlassen wollte, sind inzwischen sehr erweitert worden. Die Gesamtkosten aller Arbeiten werden sich voraussichtlich auf 81 Mill. M. stellen, davon 30 Mill. für die Emscher, 44 Mill. für Nebenbäche und Hauptkanäle, 7 Mill. M. für Kläranlagen. Von den Aufwendungen für die Emscher sind etwa 26 Mill. M. bereits ausgegeben, für Nebenbäche und Hauptkanäle (zus. 60 km) 12 Millionen. Von den Kläranlagen sind z. Zt. 15 im Betrieb mit 515 000 angeschlossenen Einwohnern, 4 für 190 000 demnächst fertig, 12 für 435 000 im Bau, sodaß Ende 1913 31 Kläranlagen mit 1 400 000 angeschlossenen Einwohnern vorhanden sein werden.

Den Schluß des lehrreichen Berichtes bilden Angaben über die Kostenverteilung unter den Interessenten. —

*) An seine Stelle trat Reg.-Bmstr. a. D. Helbing als Baudirektor.

Wettbewerbe.

Wettbewerb betr. Entwürfe für die Bebauung des alten Bahnhofgeländes und des Geländes des Festplatzes in Karlsruhe. Aus der Sitzung des Karlsruher Stadtrates vom 19. Sept. d. J. wird Folgendes berichtet: „Im Einvernehmen mit den beteiligten Staatsbehörden und nach Anhörung des künstlerischen Beirates für die Stadterweiterung wird beschlossen, zur Gewinnung von weiteren Entwürfen für die Bebauung des alten Bahnhofgeländes und des Festplatzes nördlich der Garten-Straße unter Festhaltung an dem für die Errichtung von öffentlichen Bauten dortselbst aufgestellten Programm einen Wettbewerb unter den hiesigen Architekten und Ingenieuren mit einer Frist von drei Monaten auszuschreiben. Die eingehenden Entwürfe sollen von einem Preisgericht beurteilt und für die drei besten Entwürfe drei Preise (3000, 2000 und 1000 M.) ausgesetzt werden. Auf die Bebauung des Geländes südlich der Garten-Straße, insbesondere auf die Errichtung eines städtischen Theaters und Konzertsaaes, kann der Wettbewerb der Kürze der dafür noch zur Verfügung stehenden Zeit wegen nicht ausgedehnt werden.“ Ach ja, die Kürze der Zeit! —

Wettbewerb evangelische Kirche nebst Pfarrhaus in Aumühle i. L. Den I. Preis von 1500 M. gewann Hr. Walter Eplinius in Bremen; zwei II. Preise von je 500 M. fielen an die Hrn. Rich. Janssen in Kiel und Herm. Grage in Hamburg. Die Entwürfe mit den Kennworten „Im Sachsenwald-Winkel“ und „Waldkirche 6“ wurden zum Ankauf empfohlen. —

Im Wettbewerb betr. Entwürfe für Kirche, Gemeindehaus, Pfarrhaus und Schwesternwohnungen der Friedens-Gemeinde in Frankfurt a. M. sind die Preise einstimmig wie folgt verteilt worden: I. Preis von 2000 M. dem Entwurf „Golden Kreuz“ des Hrn. C. F. W. Leonhardt; II. Preis von 1200 M. dem Entwurf „F.K.F.“ der Hrn. Georg und Karl Schmidt; der III. Preis von 800 M. dem Entwurf „Wittenberg“ des Hrn. J. B. Kertell. Der Entwurf „Friede sei ihr erst Geläute“ des Hrn. C. Lennartz wurde für 400 M. angekauft. Sämtliche Verfasser wohnen in Frankfurt a. M. —

Inhalt: Der Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Düsseldorf. Fortsetzung und Schluß. — Die neu erbaute Schwimm- und Badehalle in Aachen. (Schluß.) — Die XX. Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in München 1912. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.
Buchdrucker Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.